الدكتور جمال حمدان

جغرافية المدن

الطبعة الثانية منقحة

عالم الكتب
٣٨ شارع عبد الخالق ثروت - القاهرة ت: ٣٩٢٦٤٠١

الفهـــــرس

مقدمة الطبعة الثانية

فى هذه الطبعة من الجـزء الأول من « جغرافية المدن » ، رأينا أن نضغط حجم الكتاب ، تيسيرا لتداوله ، حتى يكون فى متنـاول الجميع • فتم حذف المقدمة المطولة فى المنهج ، وكـذلك الجزء التاريخى • كذلك وجـدنا من اللازم أن نستبعد هوامش المراجع الواردة بتفصيل شـديد ، واستعضنا عنهـا فى نهاية الكتاب بثبت واف من المصادر الأساسية فى المادة •

وفيما عدا هذا ، يظل جسم الكتـاب كمـا كان ، مؤلفا من ثلاثة أبواب رئيسـية ، هى الوظائف والتوزيع والايكولوجيا الاقليمية ، وهى التى تمثـل صلب دراسة المـادة • وقد عدلنا بعض الشىء فى طريقة العرض والاخراج ، كما أدخلنا بعض التعديلات والتنقيح فى النص ، وجـددنا الأرقام والاحصائيات ، ولكن جوهر الكتاب يظل قائما • ونرجو أن نتمكن قريبا من اصدار الجـزء الثانى من هذا العمل •

ولا يسع المؤلف فى هذه المناسبة الا أن يكرر شـكره وتقديره العميق للفنان الأستاذ ادوارد ابراهيم سـعد ، المدرس الأول بالمدارس الثـانوية بوزارة التربية والتعليم ، لقاء تفضله بالقيـام برسم خرائط الكتاب جميعـا ، فكانت هذه المجموعة الحافلة التى جمعت بين الدقة الكارتوجرافيـة والجمال الفنى الحساس •

كذلك يجـد المؤلف من دواعى سروره واعتـزازه أن يخص بالـذكر والتقدير « عالم الكتب » ، دار النشر الرائدة التى تفضلت مشـكورة باقتراح اعادة الطبع ثم تعهدتهـا بالعنـاية الفـائقة فى الاخراج حتى جاءت بهـذه الصورة المشرقة •

مقـــدمة

فى تعريف المدينة

ما المدينة ؟ كيف نعرفها ؟ فى اللغة أن المدينة من الاستقرار ـ مدن : أقـام · ولـكن القـرية أيضا من الاسـتقرار · فالأسـاس اللغـوى ان عرب المدينة والقرية معـا بالنسبة للترحل والبداوة ، فانه لا يصلح أساسا لتعريف كل منهما بالنسبة للآخر · ويبـدو أن فكرة المدينة واضحة لدينـا جميعـا : فكلنا نعرفها بالقياس الى الريف والقـرية ، ومع ذلك فان أحـدا لم يعطهـا التعريف المقنع · فنحن نضفى لقب مدينة على مجموعة شديدة التباين من الحلات settlements : ابتداء من البندر المتواضع الى المدينة ـ الامبراطورية cité-empire مثل نيويورك ، ومن معسكر التعـدين الى معسـكر الحرب ··· الخ · ولكنـا نجمع بينهـا لأننا ندرك أن بينها جميعا على الأقل قاسما مشتركا أصغر ، فما هو ؟ ثمة خمسة أسس للتعريف : الاحصائى ، الادارى ، التاريخى ، اللاندسكيبى ، الوظيفى ·

التعريف الاحصـــائى

يتخذ الاحصائيون هـذا الأساس لتصنيف الحـلات البشرية وتحـديد نسب سكان المدن الى مجموع السكان العـام · وقد شاع استخدامه لأنه يبدو قاطعا واضحا سهلا · ويمكن أن نميز منه بين نوعين ، الحجم والكثافة ·

١ ـ **الحجم** : فأما الحجم فقد حددوا عـددا من السكان تصبح الحلة عنده أو بعده مدينة · ولكن هذا التبسيط يصطدم بالحقائق · فأولا ، يختلف هذا العدد من مكان الى آخـر بحسب حضـارته · فهو فى أيرلنـدا ١٥٠٠ ، وفى فرنسا وألمانيا وتشيكوسلوفاكيا وتركيـا ٢٠٠٠ ، وهـو رقم تبنـــاه المكتب

الدولى للاحصاء ، وهو فى الولايات المتحدة والمكسيك ٢٥٠٠ ، وفى هولندا والبونان ٥٠٠٠ ، وفى مصر ١١٠٠٠ ٠ ثم هو ، ثانيا ، يتغير داخل البلد الواحد على الزمن ، كما حدث فى فرنسا وانجلترا وايطاليا والولايات المتحدة ، حيث كان فى الأخيرة ٨٠٠٠ فى ١٩٠٠ ، فأصبح ٢٥٠٠ بين ١٩١٠ ، ١٩٤٠ ٠

ثم ، ثالثا ، يتعثر الأساس العددى حين يتعقد شكل الحلة ٠ ففكرة الحلة المجمعة النووية nuclear القديمة المحددة داخل سور المدينة قد انساحت الى اشكال مركبة ليست متصلة دائما ٠ فهنا قد يفشل الأساس الحجمى ونلجأ الى استكماله بالأساس الكثافى ٠ لكن الأهم من ذلك ان الحجم يخضع احصائيا لمبدأ التغير المتصل coutinuous variation ، فمن الواضح أن مكانا ما لن يتحول الى مدينة لمجرد أنه زاد من ٢٤٩٩ الى ٢٥٠٠ ! وبالعكس ، عندما تتدهور مدينة وتتناقص فانها لا تتحول الى قرية ، بل هى فى أمريكا مثلا قد تختفى تماما ولكنها لن تترك بدلها قرية ٠

ثم ان الحجم فى ذاته ليس كافيا من حيث المبدأ : فهناك حلات ضخمة جدا فى بعض جهات العالم ، ولكنها قرى بكل معنى الكلمة فى مظهرها وفى وظيفتها ٠ والمثال الكلاسيكى هو قرى سهل المجر التى توصف « بمدن الفلاحين peasant cities» مثل Kecskemet (٨٧ الفا) Hodmezovasarhely (٦٩ الفا) ! وبالمثل فى بلغاريا وصقلية ٠ وقد يكون مثل هذا التجمع ضرورة للدفاع والحماية ٠ كذلك الحال فى مناطق من الشرق الأقصى الكثيف السكان . حيث أدت قلة الأرض وعامل اقتصاد المكان space economy الى تضخم الحلة القائمة ، خيرا من اضافة حلة جديدة ٠ هكذا وجد بيير جورو فى تونكين ، حيث الكثافة تزيد عن ١٠٠٠ ـ ١٥٠٠ فى الكم٢ . وجد قرى تزيد عن ١٠٫٠٠٠ ، بينما فى اليابان قبل الحرب كان يعيش ٥٧٪ من

السكان فى « مدن زراعية villes-agricoles » تتراوح بين ٢٠٠٠ ، ١٠٫٠٠٠ .

وفى مصر لا تفعل حركة السكان سوى أن تنقل القرى الصغرى الى فئات الأحجام الأكبر ، فكانت بلقاس مثلا حتى العشرينات قرية رغم سكانها البالغين ١٧ ألفا ، وفى ١٩٤٧ كانت سرس الليان ٢٠ الفا ولكنها قرية بينما قد تكون جهينة فى جرجا اكبر « قرية » فى مصر : ٢٨٫٩٤٢ فى ١٩٤٧ ! ومن الناحية الأخرى هناك حلات قد لا تزيد عن بضع مئات ولكنها مدن بكل معنى الكلمة ، وهذا شائع فى غرب أوربا ، ولكن فى أمريكا خاصة (المدن القزمية microvilles) .

٢ ـ **الكثافة** : أما عن الكثافة فلا تبدو أساسا افضل ، فليس ثمة حد كثافى تنتهى عنده القرية وتبدأ المدينة . وبعض القرى كظ كث ، بينما هناك مدن مخلخلة مهلهلة . فحى السيتى فى لندن شبه خال من السكان ، بينما « قسم » رتشمند فى نيويورك اقل كثافة سكان من حلات اكوام العصر الحجرى الحديث pile dwellings ! ثم ان الكثافة فى المدن عامل شديد التفاوت : من ١٠ فى الهكتار المربع فى أستراليا ونيوزيلندا الى ٣٢٣ فى باريس . وفى أواخر القرن الماضى قدر بول ميريو Meuriot كثافة باريس بنحو ٣٢٦ فى الهكتار ، برلين ٢٦٠ ، وسان بطرسبرج ١٤٠ ، ولندن الداخلية ٨٣٦ .

وقد حاول ويلكوكس W. F. Willcox ، بدراسة احدى مقاطعات ولاية نيويورك ، وضع مقياس كثافى لتحديد المدن كالآتى : — ١٠٠ فى الميل٢ للريف ، من ١٠٠ الى ١٠٠٠ للقرى + ١٠٠٠ للمدن . ولكنه مقياس محلى لا قيمة عامة له . ومن ناحية أخرى يقترح مارك جفرسون أن كثافة ١٠٫٠٠٠ .

فى الميل٢ تؤهل المكان لأن يعد مدينة ٠ كما يحاول فايشل Weichel أن يضع مقياسا كثافيا مدرجا لكل أنواع الاقتصاد (بالميل٢) :

الكثافة	الاقتصاد	الكثافة	الاقتصاد
صفر ـ ٨	الصيد والقنص	٢٥٦ ـ ٣٨١	الصناعة تسود
٨ ـ ٢٦	الرعى والأخشاب	٣٨١ ـ ٥١٢	الضواحى الصناعية
٢٧ ـ ٦٤	الزراعة تبدأ	٥١٢ ـ ٢٥٦٠	المدن الصناعية
٦٤ ـ ١٩٢	الزراعة	٢٥٦٠ ـ ٥١٢٠	قلب المدن الصغيرة
١٩٢ ـ ٢٥٦	الصناعة تبدأ	٥١٢٠ ـ ١٢٨٠٠	قلب المدن المتوسطة

ليس هناك اتفاق اذن على قيمة الكثافة كمؤشر مدنى ٠ ومن الصعب استخدامها لتعقيدها ، ولو أن الولايات المتحدة تستعملها الآن بجانب الحجم : فكثافة ١٠٠٠ فى الميل٢ تؤكد تحديد نوع الحلة بعد بحث حجمها ٠

التعريف الادارى

كثيرا ما حددت المدينة بصيغة قضائية ، فكان المكان يعلن مدينة فى مرسوم charter يمنحها حقوقا ويفرض عليها واجبات معينة تميزها عن الريف ، كاقامة الأسواق والحصون والسور ٠ فكانت المدينة الوسيطة كما وجد بيرين Pirenne جزيرة قضائية فى وسط الريف ٠ وقد انتهى هذا مع العصور الوسطى ٠ ولكن لازال الأساس الادارى فى تحديد حيثية المدن مستعملا فى بعض البلاد مثل بريطانيا والنرويج واليابان ٠ فمثلا فى بريطانيا ، المدينة city هى ما كانت مركزا لأسقف ٠

على أن مراسيم المدن لم تعرف فى مناطق كثيرة فى العالم كالشرق ، واهم من ذلك أن الأساس الادارى فى الواقع لا قيمة حقيقية له : فهو أساس لاحق ex post facto لا سابق ، نتيجة لا سبب : فالحلة ليست مدينة لأنها منحت مرسوما ، وانما هى نالت المرسوم لأنها قد أصبحت مدينة ٠

التعـــريف التـــاريخى

قد يمكن للوراء التـاريخى أن يصحح من عيوب الأسس الأخـرى • فالمدن التاريخية التى تدهورت تظل تحتفظ بحقوقهـا وبآثارها وقلاعهـا التى قد تكون أبلغ دلالة من الاحصاء : مثـــال ذلك فيزبى Visby فى البلطيق • ومع ذلك فهذه الطريقة تؤدى غالبـا الى نتائج غريبة : فتكون Hauenstein فى بادن مدينة رغم أن تعـدادها ١٩١ نسـمة ! ومن ناحية أخـرى هنـــاك مدن ــ ومدن ضخمة ــ بلا تاريخ sans histoire : المدن الشيطانية الأمريكية مثلا ••• فالأساس التاريخى اذن ليس تعريفا مقبولا ، وهو كالادارى ، تعريف شكلى لا موضوعى •

التعريف اللاندسكيبى

هذا التعريف عزيز على كثير من الجغرافيين من مدرسة « اللاندسكيب البحت » • فالمدينة حقيقة مادية مرئية فى اللاندسكيب يمكن أن نحـــددها باحساساتنا الخـارجية • ويمـكن أن نتعرف على المدينـة بمظهر مبانيهـا وكتلتهـا وطبيعة شوارعهـــا ومؤسساتها ومصانعهـا ، وكذلك بالبروفيـل urban profile • ولا شك أن لهـذا الأســـاس قيمتــه ومبرره : ففيـــه تجسيم ملموس لأسس أخـرى ككتلة السكان وكثافة البناء والبعـد التاريخى والحيثية الادارية ، كمـا أن فيه تعبيرا مرئيـــا عن الوظائف المدنية • لهـذا نجـد هانز دورريس Dorries يتبنى هذا الأساس فى تعريفه ، فعنده تتميـــز المدينة « بشكلهـا المنتظم بدرجة أو بأخـرى ، المغلق ، المجمع حـول نواة من السهل تمييزها ، وبمظهرها شديد التنوع المؤلف من عناصر شديدة التبـاين جدا » •

ومع ذلك فليس التعريف اللاندسكيبى بجامع ولا مانع • فأولا هناك مدن

صناعية كبيرة محرومة من الشواهد الأثرية والمعالم البلدية العامة وليست الا معسكرات ضخمة من المساكن الكالحة . ففى ١٩٠٥ كانت ميرتر تيدفيل Mertyr Tydfil فى ويلز لا تختلف اطلاقا فى مظهرها عن قرية ضخمة رغم سكانها المائة ألف .. ومثلها كثير من مدن النسيج وكثير من مدن الشرق الأقصى . ومن الناحية الأخرى ففى البلاد المتطورة حضاريا تتمتع كثير من القرى بمزايا تخطيط المدن الهندسية والمبانى العامة .

ولكن اهم من هذا أن اللاندسكيب أساس شكلى ، أى سطحى الى حد ما ، فالمظهر الخارجى ليس الا التجسيم المرئى لحقيقة أبعد عمقا ومدى هى الوظيفة ونمط الحياة . فالشكل نتيجة وليس سببا ، نتيجة للوظيفة وليس العكس . وقد يكون الشكل مرآة صادقة للوظيفة ، لكن ليس من الضرورى ذلك دائما : فكثير مما يطلق عليه اسم مدينة فى المجر وجنوب ايطاليا مثلا ان هى الا مجتمعات زراعية تمثل مساكن الفلاحين الذين يملكون أراضى فى الريف المجاور ، ولا عبرة لذلك بحجمها أو نوويتها .

التعريف الوظيفى

هذا حقيقة هو الأساس الذى يكون فى الذهن حين نتكلم عن المدينة والقرية . فيكاد يكون من البديهى أن القرية هى ما عاش للزراعة وعلى الزراعة ، وأن المدينة هى « ما ليس كذلك » ... فأساس التفرقة هو نمط الحياة genre de vie . وليست المقابلة هنا بين الحرف الأولية فى طرف ، والثانية والثالثة فى الطرف الآخر ، فان الحرف الأولية تشمل حرفا مدنية بالطبع . كالتعدين واحيانا قطع الأخشاب وصيد الأسماك . وانما الزراعة وحدها وأساسا هى نقيض المدينة . وتعانى كل اللغات من انعدام لفظ جامع نقيض للزراعة ، ومن هنا كانت كل التعريفات الوظيفية للمدينة سالبة : فالمدينة هى المحلة « اللازراعية non-agricultural » .

ويصر سور بعد هذا على مبدأ العلاقات الخارجية فى التعريف الوظيفى للمدينة ، بينما يضغط بيرجل على فكرة مكملة وهى أن كل حلة تركز نشاطها على الاستهلاك المحلى هى غير مدنية • وعلى أية حال ، فالوظيفة قاعدة تعريف المدينة • أما الأسس الأخرى فجزئية وتابعة ، سواء اللاندسكيب أو الحجم ، فما اختلف مظهر مبانى القرية عن المدينة الا لتتلاءم مع نمط حياتين ووظيفتين مختلفتين •

ولكن الى أى حد تكون المدينة هى الحلة « اللازراعية » ؟ هناك مدن كثيرة حتى الآن - وأكثر جدا فيما مضى - تضم فى حدودها قطاعا زراعيا ، كما فى معظم مدن البحر المتوسط والشرق • بل بصرف النظر عن حدائق الخضراوات والدواجن الخلفية back yards فى كثير من منازل المدن الغربية ، فبعض هذه المدن يضم مزارع خنازير أو كروم ••• الخ • لكن كل هذا ثانوى جدا فى النهاية وليس « مبرر وجود » الحلة •

ومن ناحية اخرى لابد من تصحيح للتعريف الوظيفى • فالمصنع المنعزل فى وسط الريف ليس مسكنا قرويا ، ولكنه كذلك ليس مدينة • وبالمثل مساكن العمال فى الريف • وفى جرينلند نجد حلات botiken تقوم بوظائف المدن ، ولكنها ليست الا مجموعات صغيرة جدا لسكن بعض العائلات • كذلك هناك فى بعض جهات العالم « قرى الحرفيين artisan villages» يعمل كل سكانها فى حرفة واحدة صناعية ، ولكن البيئة قرية والوسط ريف • وبالمثل قرى صيد الأسماك : لا هى مدنية ولا هى ريفية زراعية •

كذلك ينبغى أن نميز بين مسكن قروى زراعى ومسكن قروى غير زراعى ، ولكن الأخير لن يصبح بذلك مدنيا • والتعداد الأمريكى يميز بالفعل بينهما : rural non-farm and rural farm • وحول المدن الكبرى تنشأ حلات صغيرة نصف زراعية - نصف مدنية • بل هناك قرى تتحول الى مدن فى بعض أوقات من السنة كأيام الأسواق وأسواق الماشية • وباختصار ،

فكما يلخص ديكنسون الموقف ببراعة ، ليست كلمتا ريفى ومدنى بمرادفتين لقرية ومدينة .

«Rural and urban are not the equivalents of village and town, for the rural community does not necessarily occupy a compact village in the old sense of the term. and a non - rural settlement such as a mining camp is not necessarily a town.»

وأخيرا وفوق هذا كله ، هنــاك نمط ناشىء جـديد من « مدن الزراعة agroville » فى الاقتصــاد السوفييتى فى صــورة الـكولخوز kolkhoz . كما أن كثيرا من المزارعين الأمريكيين يسكنون فى المدن أو لا تختلف حلاتهم عن المدن المخططة المألوفة . أى أن مسافة الخلف بين القــرية والمدينة ، على النحو التقليدى ، قد بدأت تضيق . بل يرى بيير جورج أن البحث عن تعريف وظيفى للمدينة انمــا هو توجيه أو اتجاه مزيف : لأن هــذا التعريف انمــا يتكيف بالنظام التكنيكى والاقتصادى - الاجتماعى ، فتكون هناك أنواع من المدن تقابل الاقتصــاد الزراعى وأنواع تقــابل الاقتصــاد الصناعى . على أن هــذا لا يمنع من أن التعريف الوظيفى هو التعريف الجــذرى الأســاس للمدينة . ومعظم التعريفات الموجودة هى وظيفية غالبا .

فعنــد راتزل مثلا أن المدينة « اتحــاد طويل الأمد بين الجماعة والمساكن البشرية ، تغطى مساحة كبيــرة وتوجد عنــد تقاطع ومفترق الطرق التجــارية الكبرى » . ولا يختلف عنــه هانز فاجنر Hans Wagner كثيرا ، فهو يرى أن المدن « نقط تركيز التجــارة البشرية » . ولكن حتى اذا كان من الصعب الحصول على مدينة لا تعرف قدرا ما من التجارة على الاطلاق ، يظل هــذان التعريفــان ضيقين جــدا . ويضــغط ريشتوفن على النشــاط غير الزراعى ، خاصة التجــارة والصناعة . أما معــادلة زومبارت W. Sombart فهى أن المدينة تركز بشرى يعتمد فى غذائه على نتاج عمل زراعى خارجى .

ومعادلة جان برون ـ بيير ديفونتين المشهورة امتداد لمعادلة زومبارت :.
« هناك مدينة كلما استخدمت أغلبية السكان أغلب وقتها داخل الحلة ، بينما أن هناك قرية كلما استخدمت أغلبية السكان أغلب وقتها خارج الحلة » ٠

.«—— il ya ville toutes les fois que la majorité des habitants emploie la majorité de son temps à l'interieur de l'agglomeration ; il ya village toutes les fois que la majorité des habıtants emploie la majorité de son temps à l'extérieur de l'agglomeration.»

وصورة المعادلة المنتظمة جذابة ، ولو أنها طويلة نوعا ، على أن المهم أنه فى مدن المحطات التى يسكنها عمال السكة الحديدية (المدريسة cheminots) تنفق أغلبية السكان العاملة أغلب وقتها خارج الحلة ، والمصانع التى تستخدم سكانا مدنيين قد تقع خارج المدينة ، كما أن الخلية الصغيرة المؤلفة من مصنع وبعض مساكن مجاورة كوحدات مصانع القوى المائية لا تكفى لتكوين مدينة ٠

الخلاصة

الخلاصة أن هناك عددا كبيرا من أسس التعريف ، وربما كان لكل مهتم بالمدن تعريفه : الاجتماعى والادارى والاقتصادى ٠٠٠ الخ ٠ وبعض هذه التعاريف سطحى ثانوى ، كالتعريف الاجتماعى للمدينة بانها مكان كبير بدرجة أن الناس لم يعودوا يعرفون بعضهم البعض ، او آنه يمتاز بعدم تجانس السكان او بالطبقية الاجتماعية أو بالحركة الاجتماعية ٠٠٠ الخ ٠ وبعضها شكلى مثل التعريف الادارى ٠ وأهمها التعريف الوظيفى واللاندسكيبى والاحصائى ، ولكن فى كل منها قصورا ٠ والاتجاه السائد هو الى التعريف المركب لا البسيط ، أى الجمع بين عدة أسس معا ٠

مثلا يصر الجغرافيان السويديان هانز ألمان Ahlmann ووليم ـ ولسون William-Olsson على اضافة التباين الاجتماعى داخل المدن • ويتخذ هانز بوبك Bobek ثلاثة أسس : تجمع مغلق ، أهمية خاصة ، حياة مدن • بينما يتخذ الاجتماعيان سوركين وتسميرمان Sorokin and Zimmermann ثمانية أسس : الحرفة ، البيئة ، الحجم ، الكثافة ، تجانس أو تنافر السكان ، التباين والطبقية الاجتماعية ، الحركة الاجتماعية ، نظام التفاعل • هذا بينما ينتهى بيير جورج الى أبسط أساسين : الحجم واللاندسكيب ، لأنهما الأعم ويصحح كل منهما الآخر • ويعطى سور تعريفا مركبا « تجمع مغلق ، دائم ، ضخم كثيف بدرجة أو بأخرى ، مستقل عن أرضه فى غذائه كلية أو فى الغالب ، ينطوى على علاقات خارجية نشطة • وتنعكس فى مظهره العام درجة عالية من التنظيم » •

من الواضح اذن أن المدينة تتحدى التعريف الجامع المانع والمعادلة الموجزة ، وأن من السهل أن نقول ماليست المدينة ، أكثر من أن نقول ما هى ، وأن المدينة المطلقة المثالية هى افتراض علمى ، فليست هناك مدينة مطلقة أو قرية مطلقة ، ليس هناك قطبان bi-polarity ، وانما هناك مقياس مدرج ، ليس هناك ثنائية صارمة dichotomy بل متصل مدنى ـ قروى rural-urban continuum ، ومع ذلك فلا ينبغى لنا المبالغة الى حد القول بوحدة أساسية بين القرية والمدينة ، كما فعل مثلا مونييه Maunier.

البابُ الأولُ

وظائف المدن

مقدمة : أسس التصنيف الوظيفى

الوظيفة مبرر وجود المدينة raison d'être ، ومحدد نمط الحياة فيها ، فهى الأساس فى قيام وتشكيل المدينة ، ولابد لذلك من دراستها دراسة تفصيلية وافية . ولكن الوظائف المدنية تتداخل وتتشابك ، فلابد لهذا من عزلها لتحليل كل على حدة ، وذلك بالتصنيف الوظيفى . ولكن مرة اخرى لابد من تحديد واضح لأساس التصنيف ، فلقد حدث كثير من الخلط نتيجة لغموض هذا الأساس . فليس المقصود هنا تصنيف الوظائف المدنية مكانيا باعتبار وظائف المدينة الذاتية ووظائفها الاقليمية ، وانما المطلوب هو الوظائف الحرفية والمهنية occupational ، vocational الأساسية ، بشرط أن تكون أسس التصنيف والتقسيم موحدة مطردة منطقيا وليست انتهازية .

يقسم كولن كلارك الحرف الى ثلاثة قطاعات sectors أساسية أصبحت لها اهمية وانتشار كبير بين الباحثين . هذه المجموعات هى : الحرف الأولية والثانوية والثالثة . فأما الأولى primary callings فهى ما لا تترتب على حرفة اخرى قبلها ، وتتعامل مع الطبيعة مباشرة . بمعنى آخر ، هى الزراعة والاستخراج من تعدين وصيد وقطع اخشاب . والحرف الثانوية secondary pursuits هى ما تترتب على الحرف الأولية ، أى تقوم على تحويل المنتجات والخامات الزراعية والمعدنية ، أى هى الصناعة التحويلية . الحرف الثالثة tertiary ، اخيرا ، هى ما يترتب على ويتلو الحرف الأولية أو الثانية . وهى قسمان : التجارة ، أى التبادل الذى يتم فى نتائج الحرف الأولية والثانوية ، والخدمات ، وهى التى لا تختص بالتعامل فى السلع التجارية أو تداولها ، ولكنها تشمل الخدمات الخاصة والعامة كالتعليم والدفاع والمال والقضاء والادارة والنقل والطب والخدمة الشخصية ... الخ .

ويلاحظ فى هـذا التصنيف أن الجزء الأهم من الحرف الأولى ـ الزراعة ـ لا علاقة له بالمدن ، فهى حرف ريفية قروية توا . وتختص المدن بالحرف الثانية والثالثة ، ولكنها تتفاوت كثيرا فى نسب كل منهما وفى نسب أقسام كل منهما . كما يلاحظ أن أول الوظائف المدنية الى الظهور لم تكن الحرف الثانية بل الثالثة ، أى أن الترتيب الزمنى عكس الترتيب الفنى . والسبب فى ذلك أن التبادل فى الخامات الزراعيـة والمعدنية عملية لا شك أبسط من عملية تصنيعها وتحويلها .

واذا كان تصنيف كولن كلارك هو أدق وأقيم التصانيف الحرفية العامة ، الا اننا نحتاج فى جغرافية المدن الى اقسام خاصة اكثر تحديدا وتصنيفا. وهنا يميز البعض بين منهجين : المنهج الكمى أو الاحصائى quantitative ، والمنهج الوصفى qualitative . فأما الكمى فيقوم على أساس النسب العددية المئوية للحرف المختلفة للسكان العاملين فى المدينة ، وتحديد العنصر السائد فى المركب الوظيفى . وقد اتبع هذا المنهج تشونسى هاريس وطبقه فى دراسته للتصنيف الوظيفى لمدن الولايات المتحدة . ولهذا المنهج ميزاته الواضحة من حيث الدقة وامكانية المقارنة الاقليمية . ولكنه يصطدم بعدة مشاكل .

فكثير من الوظائف الحيوية الهامة اجتماعيا قد لا يكون لها وزن كبير احصائيا ، وبهذا يخفى المنهج كثيرا من الحقائق الهامة أو يحرفها . فمثلا رغم الأهمية القصوى للوظيفة المالية فى مدينة مثل نيويورك فهى لن تظهر عدديا . كذلك يميز هاريس على هذا الأساس مدينة مثل لوجان Logan فى يوتاه كواحدة من مدن الجامعات ، بينما لا تظهر مطلقا فى هذه الفئة الجامعات العالمية مثل هارفارد وييل وبرنستون وكولمبيا وشيكاغو وكاليفورنيا ... الخ ، لأن كلا من هذه لا تمثل الا كسرا ضئيلا

عن سكان مدنها الضخمة · وكل أولئك دليل على عدم كفاية الأساس الكمى تماما ·

لهذا يدخل هاريس عدة تعديلات وتحديدات ، فيعين مقاييس خاصة لكل وظيفة · فالمدينة تعد مدينة تجارة تجزئة retail اذا استغرقت هذه التجارة ٥٠٪ على الأقل من مجموع المشتغلين فى الصناعة وتجارة الجملة والتجزئة ، أو كانت على الأقل تعادل ٢ر٢ مرة عدد المشتغلين بتجارة الجملة وحدها · أما مدن النقل مثلا فلابد أن تشمل ١١٪ على الأقل عن جملة المشتغلين ، وأن تعادل على الأقل ثلث عدد المشتغلين بالصناعة أو ثلثى المشتغلين بالتجارة · أما مدن الجامعات فهى ما كان عدد الطلبة فيها يعادل ٢٥٪ من مجموع سكان المدينة ·

ومع ذلك فتطبيق هذا لا يتمخض دائما عن نتائج مقبولة · فمثلا شيكاغو ونيويورك أكبر مراكز تجارة الجملة لا تظهر فى هذه الفئة بينما تظهر بدلها مدن صغرى لا قيمة لها · كذلك عجزت الطريقة الكمية عن ايجاد مقياس احصائى لتحديد مدن الترفيه والاعتزال · وربما كان أهم من ذلك أن حدود المقاييس الاحصائية ليست ثابتة وغير قابلة للمقارنة بين مدن البلاد المختلفة ، وقد يكون من الضرورى تعديلها جزئيا أو جوهريا · ومع ذلك كله فلا شك أن المنهج الاحصائى على علاته هو الأمثل للدراسة التفصيلية المقارنة ·

اما المنهج الوصفى كما يفسره بيرجل ، فيبدو أنه لا يزيد عن أن يكون تعبيرا تاثيريا عاما وشخصيا ، أو هو الصورة الذهنية اللاندسكيبية ، ولكنه فى النهاية انما يعتمد على الواقع الكمى وان لم يتخذه مباشرة وبوضوح · وربما كان الجمع بين المنهج المنطقى التحليلى وبين المنهج الوصفى من ناحية ، والمنهج الاحصائى من ناحية أخرى فى منهج تجريبى empirical هو المطلوب فى جغرافية المدن · ومعظم

التصـــانيف الحـــالية تحقق هـــذا · فنجـد تصنيف ماكنزى Mckenzie وتصنيف بيرجـل من الاجتماعيين ، وتصنيف أوروسو وشـــابو وسور مـن الجغرافيين ·

فأما تصنيف ماكنزى فيقترب من قطاعات كولن كـلارك اذ يميـــز بين اربعــة مجتمعات : مجتمع الخــدمات الأولية أى الانتاج الأولى ، ثم مجتمع التجارة ، ثم مجتمع الصناعة ، ثم مجتمعات تخلو من الأساس الاقتصـــادى كمدن الترفيــه والسياسة والتعليم والدفاع والخ ··· الخ · أما بيرجل فيميـــز ٣٣ فئة تحت ٧ مجموعات ، هى المدن الاقتصادية والسياسية والحضـارية والترفيهية والسكنية والرمزية والمنوعة · ولكن بعض هذه الأقسام متداخل ومبهم وغير متسق تحليليا ، بحيث يحسن أن يضم الى مجموعات أعم — مثل المدن المالية ومدن التامين والاعلان ·

أمـــا أوروســـو فكان من أول التصـــــانيف الجغرافيـــة حيث ميـــز بين ٦ وظائف : الادارة ، الدفاع ، الحضارة ، الانتـــاج ، المواصلات ، الترفيه · أما سور فيميز بين مجموعتين أساسيتين : وظائف اجتماعية عامة ، ووظائف اقتصادية ، فالأولى تنقسم الى الحمـــاية ، والسياسة ، والدين ، والثـــــانية تنقسم الى التبادل ، والصناعة · ولكن هذا النظام كمـــا يذكر سور نفسه لا يستوعب كل الوظائف كالترفيـــه مثلا · أما شـــابو فيميز على اســـاس تجريبى بحت بين الوظائف : الحربية ، التجـــارية ، الصناعية ، العلاجيـــة والسياحية ، ثم الفكرية والدينية ، وأخيرا الادارية ·

ونحن فى دراستنا القـــادمة سنحاول أن نعتمد على الأنسب من معظم هذه التصانيف · وفى معالجة كل وظيفة سنحاول منهجا موحدا بقدر المستطاع : فنعرض لتطور الوظيفة ونحلل أنواعها ، ثم نناقش مواقعها ومواضعها ، ثم امكانياتها الحجمية ·

الادارة	الدفاع	الحضارة	الانتاج	المواصلات (التجارة)			الترفيه
				الجمع	التحويل	التوزيع	
مدن العواصم مدن الضرائب	مدن القلاع مدن الحاميات القواعد البحرية	مدن الجامعات مدن الكاتدرائيات مدن الفن مدن الحج المدن الدينية	مدن الصناعة مدن الحرف	مدن التعدين مدن الصيد مدن الغابات مدن المستودعات	مدن الأسواق مدن خط السقوط مدن الانقطاع مدن رؤوس الكبارى مدن حدود المد مدن رؤوس الملاحة	مدن التصدير مدن الاستيراد مدن التموين	المدن الصحية مدن السياحة مدن العطلات

تصنيف اوروســو

الفصل الأول

الوظيفة الحربية

يرجح البعض أن أصل المدن تاريخيا هو الوظيفة الحربية ، وأن أول مدينة فى التاريخ كانت مدينة عسكرية ، وذلك فى عصر المعادن ، لا صدفة ولكن لسبب جوهرى · فاكتشاف المعادن واستعمال الأسلحة المعدنية أعطى أصحابها فجأة الغلبة المطلقة على فلاحى العصر الحجرى الحديث الذين كانت كل أسلحتهم حجرية · وحيثما حل أصحاب الأسلحة المعدنية حلوا كغزاة سادة ـ انصاف آلهة ! ـ وأخضعوا الفلاحين كعبيد serfs · ولكى يضمنوا سيطرتهم اتخذوا مساكنهم فى نقطة منيعة كجزيرة أو تل خاصة ، بينما تجمع الفلاحون حول اقدام التل · ويؤيد أصحاب هذه النظرية رأيهم بأن معظم الروايات القديمة تشير الى غزاة أجانب أسسوا مدننا · وأن معظم المدن القديمة تقوم على نقط وعرة ، سواء فى مصر القديمة أو سومر أو اليونان أو روما أو الصين ·

ومهما كان الأصل ، فقد عرفت معظم المدن فى كل العصور الحاجة الى الدفاع والحماية من أخطار الغزوات القبلية أو الأسرية أو الاقليمية · فلجأت الى التحصن بالمتاريس أو الأسوار المحيطة ، ومن هنا كان السور أو الحائط town - wall , enceinte ، هذا القميص الحجرى كما يعبر سور ، وبواباته ، ظاهرة مشتركة بين أغلب المدن فى الماضى ، بل وحتى وقت قريب · بل ان بعض الكلمات الحديثة مثل town فى الانجليزية ، gorod فى الروسية تعنى أصلا نطاقا محصنا ، بينما أن كلمة بوليفار

boulevard هى تحريف لكلمة bulwark أى السور ، اذ تحولت معظم أسوار المدينة بعد ازالتها حديثا الى شوارع فسيحة كبرى · كذلك تلجأ كل المدن الحديثة الى توفير وسائل الأمن والدفاع ضد أخطار الغارات الجوية ·

ولكن الوظيفة الحربية فى هذا كله ليست الا وظيفة لاحقة كوسيلة تؤمن حياة المدينة فى وظيفتها أو وظائفها الأولية ، ولا يكفى هذا لأن يجعل منها مدنا حربية · فالمدن الحربية هى تلك التى قامت أساسا لغرض حربى بحت ، بحيث تمثل الوظيفة الحربية فيها الأساس الأولى · وعلى العموم فان الوظيفة الحربية ، سواء أولية أو ثانوية ، توجد غالبا فى أصول كثير من المدن · فلقد تجمع السكان وتقاربوا منذ البداية ليحسنوا الدفاع عن أنفسهم ، أى أن الدفاع يحتاج ـ ويدعو ـ الى التجمع المدنى · ويرى لويس ممفورد أن المدن لا تفهم تاريخيا الا كأماكن للحماية ، وأن عامل المنعة والعزلة inaccessibility ، لا الاتصال والحركة accesseblity هو الأساس فيها · هذا وتنقسم المدن الحربية الى نوعين ، برية وبحرية ·

المدن الحربية

انواع المدن الحربية

من المدن الحربية نوعان : المعسكر ، والحصن أو القلعة · فالأول مجرد حائط محصن يلجأ اليه سكان المنطقة فى حالات الهجوم ، ولذلك فهو ليس بمدينة ولكنه « جرثومة » مدنية · فكان للغال ـ فرنسا الكلتية ـ ما يسمى oppidum ، وكان للرومان castrum · وفى العصور الوسطى كانت القصور المحصنة تلعب أحيانا هذا الدور . اذ أن الفلاحين

كانوا يودعون فيه مواشيهم عند الغارات • ثم حلت بالتدريج محل هذه المدن المؤقتة مدن دائمة •

اما النوع الثانى فيقام عادة للسيطرة على سكان المنطقة • وقد خلق الاستعمار الرومانى فى فرنسا كثيرا من هذه القلاع التى كانت « بذور » مدن هامة : ناربون ، آرل ، بيزانسون ، كولونى ، وفى انجلترا حيث كان من أهمها Old Sarum • كذلك فى حوض البحر المتوسط — حتى فى ظل « السلام الرومانى Pax Romana » — كانت القلاع ومدن الحصون ظاهرة أساسية • وفى العصور الاقطاعية كان قصر الاقطاع نفسه نواة للمدن • وفى اليابان تستمد معظم المدن أصولها من المراكز الاقطاعية ، فكانت قلعة « الدايميو daîmio» تحمى السوق •

كذلك لم تبدأ المدن الروسية بعد القرن العاشر تقريبا الا كمدن حربية ، أنشأها اما الغزاة المغامرون الاسكندناويون مثل فلاديمير ، روستوف ، سوزدال Suzdal، واما كنقط قوية داخل قوقعة الغابة النفضية للحماية من خطر الرعاة المغول والتتار المتلاحق ، مثل نوفجورود وكييف • وحديثا نجد التعمير الروسى لسيبيريا وقد بدأ بخلق كثير من القلاع ostrogs التى تحولت فيما بعد الى مدن • وبالمثل أنشأ العرب كثيرا من المدن العسكرية أثناء الفتح : الكوفة والفسطاط والقيروان • بل حتى عهد قريب بدأت الخرطوم ٢٠ — ١٨٣٠ أولا كمعسكر حربى دائم •

التوزيع الزمانى

تكاثرت المدن الحربية زمنيا حين سادت الوظيفة الحربية • والحرب فى تاريخ البشرية ترسم منحنى محدد السلوك : فهى متعددة متواترة فى بدء التاريخ ، وتقل وتتباعد بالتدريج على العصور . وان ازدادت شدة وخطرا • ففى البدء كانت فترة « تكوين الأمم nation-making period»

فكانت الحروب القبلية والاقطاعية والمحلية والداخلية ، ثم كانت صناعة الامبراطوريات والدول ، ثم كان الاستعمار بالمعنى الحديث . وارتبط بكل هذا ظهور المدن الحربية . وكان هذا أكثر فى الماضى نظرا للاضطراب والصراع الذى تمتاز به كل حضارة فى بدئها . أى أن أيام المدينة الحربية قد انقضت منذ زمن طويل ، وبعد أن كانت المدينة الحربية على الأرجح أكثر شيوعا فى الماضى أصبحت الآن أقلها وجودا وانتشارا على وجه اليقين والاطلاق . والأغلبية العظمى من المدن الحربية القديمة فقد اندثر وتحول الى مدن تاريخية أو « قطع متاحف » كبرى .

ولا يشذ عن ذلك الا حفنة معدودة عاشت ، لا كمدن حربية ، ولكن « خلال » وظيفة أخرى كانت قد تركزت حولها قبل أن تندثر وخلقت حياة اقتصادية أو ادارية ، فانقرض الأصل وبقى الفرع . وأحيانا تعيش المدينة على وظيفة أخرى مرتبطة فى طبيعتها بالوظيفة القديمة . كالصناعات الحربية المتخصصة ، مثلا كصناعة البارود والذخيرة فى رن Rennes . ولكن الأغلب أن تتحول المدينة من الوظيفة الحربية الى الادارية ، كما حدث فى الخرطوم والمنصورة . ولكن على أى حال تكون المدينة الحربية القديمة قد فقدت أصالتها .

التوزيع المكانى

تكاثفت المدن الحربية مكانيا حيث سادت الوظيفة الحربية . ولما كانت هذه شبه عالمية فى الماضى ، فقد انتشرت المدن الحربية انتشارا شبه عام . فمثلا قام الاستعمار الرومانى على أساس نظام كامل وشبكة تامة من الحصون حيثما انتشر . وكانت أوربا فى العصور الوسطى الاقطاعية ـ حيث كان أمير الاقطاع وحدة سياسية وحربية ! ـ كانت القارة مرصعة بالاف القلاع والحصون .

ولكن خلال التاريخ كانت هناك نطاقات معينة اشتدت كثافة الظاهرة فيها بوجه خاص ، وتلك هى « مناطق الصراع strife zones » . وهى عادة أرض إلتحام الجماعات والأجناس واحتكاك الحضارات المختلفة ، فكانت مناطق « التخوم والثغور » بالضرورة marchlands . فى الشرق الأوسط مثلا حيث تتخلل الصحراء المزروع فكان الصراع بين الرمل والطين ، أصبحت البادية بمثابة «land of insolence» ، فكانت القلاع والمخافر تنقط حواف المزروع • ففى مصر كانت سيناء ومرمريكا مريوط ومنطقة الشلال الأول ـ الثانى عند قمنة وسمنة وقصر ابريم وحلفا مراكز عسكرية •

وعلى جبهة التحام الدولة الرومانية بالبرابرة قامت سلاسل من مدن الحصون ـ Limes ـ على طول الراين والدانوب • وبالمثل قامت مدن الفرسان التيوتون فيما بعد فى شرق أوربا ضد السلاف حيث تمتد منطقة مثالية من مناطق الصراع • وعلى حدود العرب وبيزنطة (الروم) ، قامت « العواصم والثغور » العباسية ، وهى معا عواصم وما هى بالعواصم ، وثغور وليست بثغور ، فهى فى الحقيقة مواقع حربية لا قواعد سياسية ، ونقط هامشية لا موانى بحرية ، وكان منها ملطية وطرسوس والمصيصة ومرعش وعمورية •

وبالمثل فى نطاق الصراع المتأرجح بين العرب والأسبان نشأت خطوط مستمرة من المدن العسكرية ترسم وتتبع خطى التقدم والتقهقر ، وتحدد مراحل « الفتح والاسترداد Reconquista ، حتى أن أسماء بعضها مشتق أصلا من كلمة قلعة : قشتالة Castille (من Zamora (castle Calatayud ، (القلعة) Kalaat ، Avila ، Segovia ، Olmedo ، Aravelo (قلعة أيوب) ، Medina Caeli (مدينة القلعة) . Alcaraz • ولقد كانت بلجيكا والأراضى المنخفضة منذ حرب الوراثة الأسبانية حتى اليوم

بحكم موقعها أرض المعركة فى أوربا Battlefield of Europe كما تسمى ، وتعددت فيها المراكز والمدن العسكرية ·

وفى القرون الأخيرة خلق الاستعمار والتعمير الأوربى الحدود المناطقية المتحركة ، وجعل منها « جبهة ريادة pioneer fringe » واسعة تترى فيها المدن الحربية والنقط العسكرية outposts بحسب مراحل التوغل ، فيكون الأقرب فيها من ناحية مصدر التوغل هو الأقدم ، والأبعد هو الأحدث · وتتناسب سرعة ظهور هذه المدن عادة مع سرعة اخضاع المقاومة · ففى جبهة الأمريكيين والكنديين ــ الهنود الحمر ــ التى تأرجحت غربا باطراد مع ما يسمى فى أمريكا «The Frontier» نجد Fort Williams فى أونتاريو ، Fort Hudson ، Fort Worth فى تكساس · على ان الملاحظ بوجه عام فى امريكا انه ــ بعكس أوربا ــ لم تنشأ مدينة أساسا لقصد الدفاع أو الهجوم ، وان أصول هذه الحلات «forts» كان تجاريا ، بينما كانت الوظيفة الحربية عابرة ·

اما فى جبهة التوسع الروسى فقد رأينا الحصون الأوستروج نواة المدن · أما فى شمال افريقيا فقد أسست Fort National فى منتصف القرن ١٩ فى الجزائر كقاعدة لاخضاع القبائل (الكابيلى) ، كما نجد Fort Flatters ، Fort McMahon ، Fort Lallemand فى صحراء الجزائر · وفى جبهة السودان الأوسط نجد فورت لامى على الشارى ، وعشرات غيرها فى افريقيا الفرنسية السابقة · كذلك نقابل المقطع fort فى كثير من مدن جنوب وشرق افريقيا . خاصة فى ملاوى وزامبيا حول البحيرة (نياسا) ·

كذلك فى العصر الحديث تعددت المدن العسكرية فى الجبهات التاريخية لصراع الأجناس والقوميات · فمنذ الحرب السبعينية انشأت

فرنســا « The Curtains » ، وهى مجموعة من التحصينات المتعـاقبة على حدودها الشمالية الشرقية المكشوفة • وقبـل الحربين العـالميتين امتازت الحدود الألمانية ــ الروسية العائمة بتحصينات مماثلة بدرجات متفـاوتة : قـلاع كونجـزبرج ، دانزج Graudenz ، تورن Thorn بوزن ، Glogau ــ من ناحيـة ألمانيـا الامبراطورية ، Novogeorgievsk ، Ivanogorod ، برست ليتوفسك ، لومجا ، جرودنا ، وغيـرها من القلاع الأصغر ــ من ناحية روسيا القيصرية •

تلك هى أهم القطاعات البارزة فى شبكة المدن الحربيـة القديمـة والحديثة ، ولكنهـا لم تكن سوى القمم التى تعلو فرشة عاليـة تغطى وجه الاقليم حتى العصور الوسطى • ولكن مع انتهاء الاقطـاع وظهور الـدولة السياسية ، لم يعد هناك مبرر وجود لمئات القلاع الداخلية ، بعد أن تحولت الحـروب من داخليـة الى خارجيـة • فحدثت عملية « خف » فى الداخـل وتركيز على الأطراف • فمثـلا فى القرن ١٨ أسس فوبان Vauban ، أو أعاد تحصين ، نحو ١٥٠ مدينة على حدود فرنسا الشرقية ، بينما انقرضت المدن الحربية الداخلية ــ كمدن حربية ــ مثل رن وبورج وتور وغيرها •

أى أن تطور الوظيفـة الحربية يمكن أن يختزل فى المعادلة الآتية : من انتشار عالمى متجانس فى أحجام متواضـعة ، الى اختزال أو اختفـاء المدن الحربيـة الداخلية وتركيـز عنيف على الحـدود فى أحجام كبيرة • أما المدن الحربيـة الداخلية فلم يستبق منهـا الا القليل ، ومعظم المدن العسـكرية الداخليـة اليوم هى مدن قشـلاقات ومعسكرات تدريب ، مثـل منقـباد فى الصعيد • أما المدن الحربية الحقيقية فتتكدس حول الحدود الخارجية ، التى هى الآن حدود خطية ثابتـة تحدد بكل دقة • وعلى سـبيل المثـال . فمقـابل

حتقباد الداخلية الوحيدة ، نجد مدن القنال العديدة وتوابعها التل الكبير وفايد والمدن الأمامية رفح والعريش ٠

وهنا يلاحظ أن تكدس المراكز الحربيـــة على حدود الدول المتجـاورة ـ المتعادية خاصة ـ يوجد بعض حالات من « المدن التوائم » أو على الأقل من « المدن النظائر » ٠ فنجد المدن الحربية الفرنسية والألمانية تتناظر على جانبى الراين أو الحدود مثل تريف وتيونفيل ، وساربروكن ومتز ، بل لقد كان يجمع هذه المدن خطان حربيان متقابلان ٠ كذلك يلاحظ أن توزيع المـدن الحربيـة على جوانب الحدود السياسية ـ « حد الموسى » ومشاتل المشاكل ـ قد ثبت بالتجربة انه مع تكنولوجيا الحرب الحديثة توزيع خطر ، فان مـدن الحدود أولى الضحايا ، مثل سـيدان وفـردان وموبيج Maubeuge وتول ومتز ونانسى فى فرنسا ، ومدن بلجيكا عامة ٠

الموقـــع

تنتخب الوظيفة الحربية لمدنها مواقع معينة ، تدور كل شروطهـا حول مبدأ الاستراتيجية ٠ فأساسا تظهـر المدن الحربيـة فى مناطق الخطر وهى الحدود كما رأينـا ٠٠ ولكن فى حدود هذه التخوم ، فانهـا تنتخب لتوقيعهـا الاطارات الاستراتيجية الحاسمة ٠ فالحصون الروسـية الأوستروج قامت على ملاقى الأنهـار السيبرية حيث كان يوجد القوزاق Cossacks ٠ وبالمثل قام المعسكر الحربى الأول فى الخرطوم على موقع استراتيجى من ملاقى الأنهار (المقرن) ٠

وأحيانا تقوم الحصون على طرق الغزوات الرئيسية كمـا تحددها خطوط التضاريس الكبرى لمداخل الأنهار والفتحـات الجبليـة والبوابات ٠ فمثلا ، من النوع الأول المنصورة التى أنشاها المنصور الأيوبى فى طـريق

الغزو الصليبى عن طريق مصب فرع دمياط .. ومن امثلة النوع الثانى :
تغلق بلفور بوابة بورجونى Bourgogne بين الفوج والجورا ، والى الشمال من ذلك تغلق متز وتول وفردان طريق اللورين . وفى الماضى قامت قلعة بيترولو Pinerolo فى الالب عند فتحة مسيطرة . كذلك بونا Poona فى الغات الغربية .

ومن الناحية الأخرى فكثيرا ما تقوم المدن على مسالك التجارة العظمى لأن هذه المسالك هى ايضا خطوط التضاريس الكبرى ، أى أن الوظيفة التجارية تحدد توقيع الوظيفة الحربية . وكثير من هذه الحالات كان على جانب ممتاز حقا من التوقيع حتى ان كل الأجيال المتعاقبة استخدمتها واحتفظت فيها بحامياتها وحفظت لها طابعها الحربى . أو قد تعود الأهمية الاستراتيجية الى الموقع بعد مدة ، فقمة تاللين (ريفل) التى حصنها الفرسان التيوترن اصبحت فيما بعد مركزا حصينا للروس ..

ومع ذلك كله فان الموقع الاستراتيجى رهن بالاطار السياسى واستمراره أو بانقلابات الجغرافيا السياسية . فاذا ما تغيرت الحدود فقد تضيع توا استراتيجية الموقع . فمثلا فى أثناء حرب الأسبان فى الفلاندر قامت مواقع هامة مثل Corbie ، Peronne ، وليس لها الآن ذكر . وبالمثل مع تأرجح الحدود شرقا وتحول الحدود القائمة من حدود حية الى حدود ميتة ، فقدت اهميتها توا Villefranche-sur-Meuse التى بناها فرنسوا الأول ، ومن بعدها مدن فوبان المحصنة مثل Vieux-Condé ، Rocroi ، Neuf — Brisach ، Phalsbourg ، Le Quesnoy .

الموضـــع

تنتخب الوظيفة الحربية لمدنها مواضع معينة . وكما تدور كل شروط الموقع حول الاستراتيجية ، تدور كل شروط الموضع حول فكرة التكتيك

فالموضع الحربي ينبغى أن يكون أساسا « نقطة قوية «strong point» أى توفر الحد الأقصى من امكانيات ومناورات الهجوم والدفاع ، أى الحد الأقصى من الحماية والأدنى من الأخطار · وربما كان الموضع أكثر أهمية بالنسبة للوظيفة الحربية منه فى أى وظيفة أخرى · بل ربما كانت هذه الوظيفة هى الوحيدة بين الوظائف التى يعادل فيها الموضع الموقع من حيث الأهمية ، فان وجود موقع استراتيجى جيد دون أن يتوفر فيه موضع جيد قد يمنع قيام المدينة الحربية أصلا ·

ويتوفر الموضع الممتاز عادة حين يقوم فى الاقليم شذوذ للقاعدة الفيزيوغرافية ، أى حين يقوم تناقض مورفولوجى محلى : كأن يقوم تل knob أو جبل منفرد من المرتفعات المنعزلة أو النتوءات البركانية أو الروابى والبروزات الصخرية outcrops فى وسط سهل منبسط ، فيكون برجا ممتازا للمراقبة ، تسهل فيه الجاذبية الدفاع وتعسر الهجوم · من الأمثلة بلفور التى تقوم على صخرة جيرية فى وسط بوابة بورجونى ، ووندزور حيث تقوم القلعة المشهورة معلقة على بروز تلى outlier . ولكن المثال العام هو الأكروبوليس acropolis ، أو مدينة قمة التل hill-top town ، التى تشيع جدا فى حوض البحر المتوسط الجبلى · وفى هذه المدن تتواتر فى أسمائها عادة مقاطع mont ، berg

والواقع أن مدينة التل الحربية ظاهرة عالمية ، واستمرت حتى وقت متأخر حتى بعد اختراع المدفعية بعيدة المدى · وكلما كان التل أعلى ، كلما كان أفضل · فمنذ الفراعنة كانت قصر ابريم نقطة قوية تقوم على حافة صخرية تتعامد على النهر قرب الشلال الثانى ، وظلت حصنا مرويا ومصريا ورومانيا ونوبيا ومسيحيا واسلاميا ، أى ١٥٠٠ سنة متصلة ، وحتى أيام

محمد على لجأ اليها المماليك بعد المذبحة للحماية والالتجاء . وقد كانت القدس من أول تاريخها قلعة من مدن الأكروبول . وكذلك كل مدن الشرق القديم . ولم ينشىء العرب الفسطاط والقطائع والعسكر الا على قمة التلول المشرفة .

بل يذكر بعض الكتاب أن ارتباط الأكروبول بالمدن المصرية عالى لدرجة أن كلمة مدينة اشتقت من الجذر السنسكريتى لكلمة الربوة أو التل ففى كل من الآرية bherg والالمانية Berg تعنى الجبل أو التل ، وفى الأرمينية burgan ، وفى العربية « البرج » ، وفى اللاتينية burgus وفى الايطالية borgo ، وفى الأيرلندية القديمة borg ، وفى الالمانية Burg وفى الفرنسية bourg ، وفى الانجليزية borough كلها يعنى مدينة أو بلدة ... والغريب فى هذه المجموعة ارتباط كلمة البرج العربية بها ، وهى تنتشر فى كل العالم العربى وخاصة فى المغرب للدلالة على الحصون والقلاع . وفى مصر ارتبطت مجموعة من المماليك المحاربين بسكنى البروج والقلاع ـ المماليك البرجية .

كذلك كانت مدينة الأكروبول اساسية فى أسبانيا العربية وبعد العربية حتى أصبحت كلمة القلعة ارثا مدنيا شائعا : القلعة ، قلعة ايوب .... الخ . كذلك تسمى الحلة الحربية فى العربية بالقصر : كقصر ابريم ، وقصر الفرافرة ، وتحولت فى الأسبانية الى الكثر Alcazar هذه كلها أمثلة لمدينة التل الحربية التى تمثل تناقضا مورفولوجيا معينا .

وقد يكون التناقض المورفولوجى على عكس ما سبق : واد فى وسط جبل . ومعظم مواضع الممرات الجبلية تستمد اهميتها الحربية من هذا ، مثل قلعة بينرولو . وقد يتم التناقض المورفولوجى من انقطاع اليابس بماء

كالمستنقعات ، أو العكس بانقطاع الماء بيابس كالجزر فى وسط البحيرات ـ كما فى فنلنده حيث تقوم قلاع وأبراج مدينة Savonlinna فى وسط البحيرات التى تحجبها كالخندق المائى الطبيعى من كل ناحية moat . وقد يكون الماء الجارى هو عامل الحماية : فمثلا استفادت برن وبيزانسون وقسنطينة من تعرجات الانثناءات النهرية meanders التى تكاد تكون مقتطعة تماما ، وفى بيكاردى قامت الوديان بالدوران حول المدن مما أحاطها بخنادق حامية ٠ وأيا كانت مورفولوجية الموضع ، فقد كان من شروطه اللازمة توفر المياه به مباشرة ضمانا للحياة أثناء الحصار الطويل الذى تتعرض له المدن الحربية خاصة ، كما تدل قصة طروادة الغربية ٠

على أن تطور التكنولوجيا الحربية غير كثيرا من القيمة التكتيكية للمواضع ٠ فالأكروبول فى الوقت الحالى هدف ثمين للغارات الجوية أكثر منه برجا للمراقبة ٠ كما أن التضرس والارتفاع قد يعاكس النقل والعمليات الميكانيكية ٠ وفى الميدان ورث الخندق التبة ٠٠٠ ولهذا نجد خلال التاريخ حركة نزول للمدن الحربية downhill movement (وللوظائف الأخرى التى كانت قد تبعتها) من أعالى التلال الى الوديان ، أو أن هذه الوظائف تركت المدينة واستقرت تحتها فى الوادى مستفيدة من طريق الغزو القديم الذى تحول الى طريق عظيم للتجارة ٠ ومن هنا ظاهرة شائعة جدا ، ظاهرة المدن المزدوجة رأسيا : مدينة « حفرية » حربية قديمة معلقة على أعلى التل ، ومدينة حديثة تجارية عند قاعدته ٠ هذه الثنائية نجدها مثلا فى فرنسا : ville haute ، ville basse ، وفى ألمانيا : Oberstadt ، Niederstadt ، وفى انجلترا : upper ، lower .

على أن الأصل العسكرى يظل مقروءا فى بقايا القلعة وأبوابها على الربوة كأطلال رائعة ، كما فى هيدلبرج ، وفى كل أوربا القديمة التى كانت

مسارح للحرب طويلا حيث تكثر المدن ذات الماضى الحافل . كما يظل هذا الأصل مسطورا فى أسماء هذه المدن فى مقاطع كالآتية : garde ، ferté ، burg ، castle ، castel ، chatillon ، وكذلك neuf chateau ، chateau-neuf ، نيو شاتل neuchatel ، castelnau ، castellanova ، نيو كاسل ، فكلها دلالة على عائلة وظيفية واحدة .

الحجم

لا شك أن امكانيات الوظيفة الحربية من حيث تحديد أحجام المدن هى امكانيات محدودة ، لأن نواة السكان العسكرية لها حدها الأقصى . لا سيما أن محيط المدينة الحربية كان محدودا لصعوبة الدفاع اذا هو اتسع . ولا شك أن الحماية التى توفرها المدينة الحربية تشجع وتجذب اليها أصحاب الوظائف الأخرى ، فان المواقع الاستراتيجية الحربية هى غالبا استراتيجية أيضا للتجارة بالذات ، لا سيما أن حاجات تلك النواة تحتم قدوم هؤلاء ، مما يزيد فى حجم المدينة كما فى متز . ومع ذلك فالواقع بوجه عام أن الأنسب الاقتصادى هو الأنسب العسكرى . ففى كثير من الحالات تتعارض الوظيفة الحربية بشروطها وحاجاتها الصعبة مع الوظائف الأخرى وتتئدها ، كما فى فردان وتول حيث تركت تلك الوظائف تزل واستقرت فى نانسى ، وكما فى ستراسبورج حيث عاقت الوظيفة الحربية دائما انشاء الميناء أثناء خضوعها لألمانيا .

كذلك يمتاز حجم المدينة الحربية بمعدل تفاوت شديد ، فهى معرضة لذبذبات حادة ما بين امتلاء واخلاء اثناء الغزوات . كذلك تمتاز المدينة الحربية بميزان جنسى مختل ، مذكر بدرجة عالية بالطبع ، وهى سمة تتقاسمها مع مدن كمدن التعدين ، مما يؤكد صفة أصيلة فى حياة المدينة الحربية ، وهى انها وقتية عابرة فى حقيقتها وان طال الأمد .

الموانى الحربية

انواع المـــوانى الحربيـــة

لا تقوم الوظيفة الحربية على الطرق الكبرى الأرضية فقط ، بل ان على البحار أيضا نقطا يجب حراستها فتتحول الى موانى حربية . وهى نوعان : نقط الارتكاز ، وموانى الواجهات البحرية .

فأما موانى الواجبات البحرية فهى التى تنعيها الدول ذات الواجهـــات البحرية المكشوفة لتكون بمثـابة الحصون على الحـــدود البرية . ولذا فهى ترتبط بالدفاع الوطنى المحلى home defence ، بعكس نقط الارتـكاز التى ترتبط بالاسـتعمار عبر البحـــار . ومن الأمثـــلة لاسبتزيا La Spezia فى ايطـاليا ، وطولون وبرست والهافر فى فرنســا ، والفيرول فى أسبانيا ، وماهـــون Mahon فى البليار ، وسوثامبتن فى انجلترا .

وأما نقط الارتكـاز points d'appui فقـد تكون ساحلية أو جـزرية . فالساحلية هى التى تتخـذ تكأة للتوغل فى اقليم مستعمر . فمثلا لعبت مدينة الجزائر هذا الدور فى منتصف القرن ١٩ ، والدار البيضاء فى أوائل القـرن ٢٠ فى حملة ١٩٠٧ . فالمينـاء هنـا بمثابة خشـــبة القفز spring-board على اليـــابس . أما نقط الارتكاز الجـزرية فقد تكـون أهم بكثيـــر من الساحلية ، لأنه وان كان البحـر غير مسكون فان هذه النقط تمثل عقـــدا أو مواقع خطى stepping stones أو نقط تتابع على شرايين المواصـــلات بين مناطق معمورة ، أى على طرق الملاحة العالمية الكبرى . فتمـام ـــ أن معسكرات القوزاق ارتبطت بملاقى الأنهار السيبيرية . فكـذلك حـددت الخطوات « والعتبات » البحرية نقط التـابع للسفن الحربية المشروعة منهـا ... المشـ.عة . وعلى هذا ... ل ... طىء المضايق والجـزر التى تقطع

الطرق البحرية الكبرى نقطا ممتازة تتسابق اليها القوى العظمى .

من هنا ترتبط موانى نقط الارتكاز بالاستعمار عبر البحار . وقد خلقت بريطانيا فيما مضى أحسن مثال لشبكة من نقط الارتكان الجزرية : جبل طارق - مالطة - السويس - عدن - ترينكومالى - سيلون - فنانج Penang - سنغافورة - هونج كونج ، سيمونزتون Simonstown برمودا . والواقع أن « خط الحياة Life Line » للامبراطورية قام أساسا على سلسلة من نقط الارتكاز الساحلية التى تجسم مبدأ الاستعمار الساحلى خير تمثيل marginal control ، ومن نقط الارتكازالجزرية التى تلخص مبدأ السيطرة البحرية بكل اختصار . وكثيرا ما تبدو المدن التى تخلقها هذه الموانى الحربية المبعثرة فى أنحاء العالم كنوايا لا علاقة لها مطلقا بالظهير أو الاقليم المجاور .

توزيع الموانى الحربية

السواحل حدود بالضرورة ، فالموانى الحربية كالمدن الحربية ترتبط بالحدود ، مما يؤكد أن الوظيفة الحربية عامة وظيفة حدية . ولكن تختلف الحدود البحرية عن البرية فى أنها ثابتة واقل حركة وتذبذبا ، بل يندر أن تتأثر بالتطورات السياسية . ولذلك فان الموانى الحربية عادة أكثر استقرارا واستمرارا من الحصون . كما انها لنفس السبب اقل عددا ، ومن ثم اكثر تباعدا . والملاحظ أن عدد الموانى الحربية فى العالم لا يزيد على بضع عشرات ، اذا ما قورنت بالموانى التجارية التى تصل الى بضعة آلاف .

كذلك تختلف الحدود البحرية عن البرية فى درجة تعرضها للأخطار المرتبطة بالحدود . صحيح ان كثيرا من الموانى الحربية - وغير الحربية - تعرض احيانا للغارات البحرية الخاطفة المدمرة ولأخطار الحرق ، كما حرق

القرصان مورجان ميناء بنما سيتى فى ١٦٧١ ، وصحيح أن تطور تكنولوجيا الحرب البحرية جعل الغواصات والجو خطرا حقيقيا على الموانى . الا أن أخطار الحدود البحرية أقل نوعا من أخطار البرية ، على الأقل حتى قبل العصر الحديث .

الموقع

تنتخب الوظيفة الحربية لموانيها مواقع معينة هى المواقع الاستراتيجية. والقواعد البحرية naval bases بوجه خاص باهظة التكاليف ، ولذا لابد من انتقاء مواقعها بكل دقة . فالموانى الحربية تتجمع فى القطاعات الاستراتيجية من الحدود ، من السواحل ، مثل المضايق البحرية الهامة maritime defiles كخواصر البحر المتوسط واعناقه ومضيق ملقا ، أو نهايات الكتل القارية حيث يتحتم الدوران كراس الرجاء وكيب هورن . فهذه كلها مواقع بحرية لا مفر منها ، وهى كمواقع المعادن من صنع الجيلوجيا . ولنذكر أن بنزرت التى تسيطر على خاصرة البحر المتوسط هى التى قال عنها فرى : «C'est pour Bizerte que j'ai pris la Tunisie»

كذلك من المواقع المفضلة تلك التى تطل على بحر معاد . فمثلا تتركز موانى انجلترا الحربية على الساحل الجنوبى خاصة ، وموانى فرنسا الأطلسية على الساحل الشمالى اكثر منها على الساحل الغربى . وهذا وذاك نتيجة للعداء التقليدى بين الدولتين حتى القرن ١٨ . وبالمثل كان لتشاتم Chatham الأهمية الأولى فى الحروب الانجليزية فى القرن ١٧ ، وقد قلت أهمية هذه المواقع مع انتهاء هذا العداء من ناحية ، ومن ناحية أخرى ادى ظهور ألمانيا كقوة بحرية منذ أواخر القرن ١٩ الى اعادة تقييم كاملة لاستراتيجية المواقع ، فظهرت قواعد Rosyth ، Invergordon ، سكابافلو Scapa Flow البحرية .

بالمثل حين سيطرت الولايات المتحدة على قناة بنما أنشأت قواعد بحرية على مداخلها وضلعيها : Guantanamo فى كوبا بالايجار ، ثم حديثا فى برمودا وترينداد وسانتا لوتشيا وأنتيجا بالايجار من بريطانيا · هـــذا فى الكاريبى الذى تحول بذلك الى « بحيرة أمريكية » ، أما فى الهادى فهنـــاك قاعدة فى جـــزيرة Indefatiguable من جزر جلابيجوس ، ثم بيرل هاربر · وقد لجأت انجلترا بعد ضياع السويس الى قواعد بحرية على ضلوعها : قبرص وعدن · وفى الفترة الأخيرة نشهد طوفانا من القواعد البحرية الجديدة التى تحـــاول أن تطوق الاتحاد السوفييتى ·

على أن من المحتمل أن قيمة مواقع الموانى الاستراتيجية قد اهتزت بعد تغير التكنولوجيا العسكرية بظهـــور الأسلحة النووية · وكل هذا يعنى أن القيمة الاستراتيجية لمواقع الحدود عامة ، سواء البرية أو البحرية ، رهن بالأوضاع والعلاقات السياسية من ناحية والفن الحربى من ناحية أخـــرى ، ولو أن تطور الموانى الحربية أكثر ارتباطا بتطور التكنولوجيا الحربية منه بتطور الحدود السياسية ·

على أنه داخل هذه الحدود ، تنتخب الموانى الحربية نوعين خاصة من المواقع : الأول المتقدم المتغلغل فى البحر ، والثـــانى المتعمق فى اليـــابس · فالأول للتصـــيد وسرعة الانقضاض ، والثـــانى للحماية وضمان الارتداد · الأول خط دفاع وهجوم أمامى ، والثانى يمثل الخطوط الخلفية · فمن النوع الأول الهـــــافر ، ففى القـــــرن ١٦ أمر الملك بانشاء الهـــــافر دى جراس Havre de Grace لتجميع أسطول المانش ، وأقامها عند Bec de Ceaux التى هى أبعد نقطة ممكنة فى الساحل خارج مخزن استيوارى السين الصعب الملاحة · وفيما بعد دفع نابليون بموانيه البحـــرية فى المانش الى أعمـــاق أبعد وأبعـــد ، فأسس شربورج على طرف كوتنتـــــان Cotentin · وبالمثـــل

كوكسبافن على الطرف الأقصى بين استيوارى الالب واستيوارى الفيزر ٠ ومن النوع الثانى برست ، وبورتسمث على رأس السولنت ، وفى ألمانيا يحتمى الأسطول الألمانى عند نهاية خليج كبيل الضيق الطويل Fohrde الذى زادت القناة من طوله ٠

الموضع

تنتخب الوظيفة الحربية لموانيها مواضع معينة هى التى تحقق شرط التكتيك ٠ فينبغى أن يتوفر لها العمق وهدوء الأمواج والحماية الطبيعية . والسعة لضمان حرية الحركة والالتفاف . ثم انبساط الظهير المباشر ٠ والخلجان العميقة التى تطوقها الجبال land-locked تتوفر فى حوض البحر المتوسط الجبلى ٠ فجبل طارق يمتاز بخليج كالترسانة البحرية الهائلة المساحة (١٧ هكتارا) . بينما تضمن الصخرة الحماية من ناحية اليابس ٠ وبنزرت تكاد تكون بحيرة جبلية منيعة فسيحة ٠

كذلك تتوفر الخلجان الجبلية العميقة الممتازة فى الريا ria ، فريد الفيرول يمكن أن يتسع لجميع أساطيل أوربا الحربية مجتمعة ! كما تتوافر فى الفيوردات الجليدية ، فبريتانى هى مشتل فرنسا البحرى وبرست هى ترسانته . لأن ضيق المدخل فى Rade de Brest والصخور الخا- التى تنتثر فى المجارى تمنع اى هجوم من جانب الأعداء ٠ وأمثل الفيورد- فى النرويج : ميناء نارفك الحربية ٠

وللجزر المقابلة للساحل off-shore قيمة مرضعية كبيرة . فهى حماية من الأمواج كما هى حماية من الاعداء مبررتسمث تحميها جزيرة وايت . نارفك تحميها ال Skaergaard : Skerry Guard وجزائر لوفوتن ٠ وبالنسبة للقوى البحرية الاستعمارية تمثل الجزر الساحلية وأشباه الجزر شبه

المنفصلة مواضع مفضلة ، لأن عزلتها ووحدتها تجعلها موطئا ممتازا للعمليات الأولى وخط رجعة عند الضرورة ، كما قد يوفر المضيق الذى يفصلها عن القارة مجالا للقاعدة البحرية ٠

لهذا نجد أن كثيرا من عمليات الاستعمار ارتكزت على جزيرة ساحلية مثل San Juan de Ulloa التى قفز منها كورتيز على المكسيك ، ومالطة وجورى Gorée ازاء داكار ، وسنغافورة ازاء الملايو ، وهونج كونج ازاء السيكيانج ، أو على أشباه جزر ناتئة شبه منفصلة مثل جبل طارق والكيب (سيمونزتون) وعدن ٠ والواقع أن كل القواعد البحرية الانجليزية مثلا تقع اما على جزر أو أشباه جزر ساحلية ٠ وقد تفقد الجزيرة فيما بعد أهميتها حين يتم اخضاع الداخل ويقدم الساحل المقابل أرضا أوسع وتسهيلات تموينية أكبر ، فتوصل الجزيرة به بطريق جسرى causeway كسنغافورة ـ الملايو ، أو تنتقل القاعدة الى اليابس كما فى داكار ٠

ولكن على الرغم من أهمية الموضع الطبيعى ، الا أن امكان تعديله او تصحيحه بتطور التكنولوجيا الهندسية حرر الموانى الحربية من عبوديتها لأحكام الموضع ٠ والأغلب أن الموقع يتفوق على الموضع فى الأهمية ، وهذا يختلف نوعا عما فى المدن الحربية ٠ فاذا دعا الموقع الى نشأة الميناء ، فليس يهم رأى الموضع ، فشربورج أسست على خليج مفتوح مكشوف ومعرض ، فلزم حمايته بواسطة رصيف حجرى jettée .

الحجـــم

من الثابت أن امكانيات الميناء الحربية السكانية أكبر بكثير من المدن الحربية ٠ فان الموانى الحربية اقدر من الحصون البرية على خلق وانشاء المدن الهامة . لأن اللواحق « والمضاعفات » المتعددة تتجمع حولها بالضرورة : ورش الاصلاح ، الترسانات ، الأحواض ، معامل البناء ٠٠٠ الخ ٠ فمثلا اجتذبت برست حياة عمالية برمتها ، ففيها ٣٧ ألفا يعيشون على مصدر

رزق مستمد من القوات البحرية ٠ ومالطة بلغ عدد السكان بها فى ١٩٢١ نحو ٢١ ألفا ، منهم ٣٥٠٠ فقط تابعون للجيش والبحرية ٠ وأهم من ذلك أن اجتماع الحماية العسكرية والموقع الاستراتيجى يشجع على اجتذاب التجارة وغيرها من الوظائف الأخرى ٠ فمثلا الموانى القائمة على سواحل مستعمرة سابقة كنقط ارتكاز للأساطيل على مواقع ممتازة بالنسبة لخطوط الملاحة العالمية الكبرى ، هى أيضا الميناء الطبيعية للأساطيل التجارية بلا شك ٠ وهى تستعير وظيفة الميناء التجارية حين تتحول الى ميناء تفحيم أو بترول لكل السفن المارة حربية وغير حربية ٠

والنتيجة العامة أن يتحقق لهذه الموانى الحربية أحجام ضخمة ٠ فمثلا مالطة فى ١٩٣٧ دخلتها حمولة ٤ر٤ مليون طن ، منها للأسطول الحربى الانجليزى ٩ر١ مليون طن فقط ٠ كذلك عدن التى تقوم بتجارة كبيرة فى الترانزيت لكل منطقة جنوب الجزيرة والقرن الافريقى ، وتعمل ميناء تفحيم وبترول ضخم حاليا ٠ واذا كانت جبل طارق لا تزيد عن ٣١ ألفا فى ١٩٢١ وعن ٢٣ ألفا فى ١٩٥٠ ، فان برست تصل الى ٣٧ الفا ، بينما تصل عدن الى ١٥٠ الفا ، وربما كانت بهذا من أكبر المدن فى الجزيرة العربية على الرغم من وضعها الخاص الصغير ! هذا بينما تصل سنغافورة الى أكثر من مليونى نسمة ، وكانت بذلك الى قريب أكبر مدينة فى كل شبه جزيرة الهند الصينية البالغ سكانها أكثر من ١٠٠ مليون ! ولكن هذا طبعا لا يرجع الى الوظيفة الحربية ، وانما يشير الى جذبها واقترابها بالوظائف الأخرى ٠

مثال آخر : ميناء شربورج المتقدم جدا فى قلب المانش ، والذى يعتبر قاعدة حربية ثانوية فى فرنسا ، وجد نفسه مستعدا تماما لاستقبال عابرات الأطلسى ، وساعده تصحيح الموضع بالأرصفة الحامية على التفوق على منافسيه مباشرة ، وشهرته اليوم كميناء لبواخر الركاب أشيع منها كقاعدة

بحرية • وفى الهافر لم يلبث الميناء التجارى الصغير الذى ألحق كفرع بالميناء الحربى أن تغلب على الأصل واستفاد من التسهيلات التى عملت أصلا لصالح الميناء خصيصا • وبليمث التى تقع الى الغرب منها ميناء Devonport الحربية تقوم بدور هام فى حركة بواخر الركاب والتجارة الساحلية • ولكييل كذلك تجارة هامة ، وبرست لها تجارة اقليمية ، وطولون تصدر البوكسيت ، ووهران القاعدة الحربية الفسيحة هى أيضا ثانية موانى الجزائر •

ومع ذلك كله فالقاعدة هى أن كمية الحركة التجارية التى تقوم فى الموانى الحربية محدودة عادة • فمثلا بورتسمث تكاد تنعدم فيها الحركة التجارية لأنها قريبة جدا من سوثامبتن • كذلك فيلهمسهافن قاعدة حربية بحتة ، وجبل طارق تخلو من التجارة • وبنزرت (٥٠ ألفا) عديمة الأهمية التجارية لأن « الوظيفة الحربية عاكست حتى الآن النمو التجارى والصناعى »• كذلك تارانتو ولامادالينا La Maddalena القاعدتان الحربيتان الايطاليتان لم يكن لهما أى أهمية تجارية •

بل ان القطاع التجارى فى الموانى الحربية غالبا ما يكون منفصلا وبعيدا بمسافة ما عن القطاع الحربى • فمثلا Mare Island ، وهى القاعدة الحربية فى خليج سان فرنسسكو ، تنفصل بوضوح عن سان فرنسسكو ، ولو أن القطاعين يقتربان كثيرا فى سان دييجو • وفى اليابان نجد قاعدة كورى Kure التى تبعد ببضعة أميال عن هيروشيما ، وقاعدة يوكوزوكا Yokosuka على خليج طوكيو ، هما قاعدتان حربيتان على الاطلاق ، ولكن من ناحية أخرى تقوم شيموزو Shimuzu ببعض النشاط التجارى • وعلى العموم فان الوظيفتين لا تمتزجان بسهولة ، لأن الوظيفة الحربية صارمة الشروط والظروف ، تحتاج الى حرية كاملة فى المناورات . ومعظم الموانى الحربية لا تقدم ميزات خاصة لحركة تجارية واسعة النطاق •

وتختلف الميناء الحربية عن المدينة الحربية فى أنها ليست أضخم حجما فحسب ، وانما كذلك فى أنها أكثر استقرارا وثباتا وأقل تأثرا بالذبذبات السياسية والتكنولوجية ٠ على انهما تشتركان فى اختلال التركيب السكانى ٠ فهناك عادة الميزان الجنسى المذكر ٠ فمثلا فى مالطة (١٩٣١) كان الذكور ١٠ر٩١٨ والاناث ١٠ر٣٤٥ ٠ ولكن سنغافورة مثل أحسن : ففى سنغافورة ـ كما فى الملايو ـ تصل نسبة الذكور الى الاناث الى ٣ : ١ نتيجة للهجرة الأجنبية الصينية الذكرية ٠ والى هذه الخصائص يضاف فى القواعد الاستعمارية شدة الخلط والتعقيد والتعدد الجنسى ، مما يؤدى الى الاحتكاك الاجتماعى ٠ وربما كان من الصحيح أنه كانت للاستعمار سياسات موضوعة فى هذه الحالات لتخليط السكان بتشجيع التهجير المتنافر ، وذلك بقصد ابعاد المنطقة عن الوطن الأم المنتزعة منه وتقويض دعواها بالاسترداد ٠

فمثلا فى عدن :

١٩٥٠		١٩٥٧	
المجموع	١٠٠ر٠٠٠	المجموع	١٤٠ر٠٠٠
عرب	٨٠ر٠٠٠	عدنى	٣٧ر٠٠٠
		يمنى	٤٥ر٠٠٠
باكستانى وهندى مسلم	٨ر٥٠٠	هندى	١٢ر٠٠٠
صومالى	٦ر٥٠٠	باكستانى	٥ر٠٠٠
هندوس	٣ر٥٠٠	صومالى	٧ر٠٠٠
يهود	١ر٥٠٠	هندى مستعرب	٨ر٠٠٠
هنود مسيحيون	٥٠٠ر	انجليزى مدنى	٥ر٠٠٠
		من مختلف الكومنولث	١٠ر٠٠٠

وبالمثل فى سنغافورة نجد أن السكان الوطنيين أصبحوا أقلية تافهة جدا، والاغلبية الساحقة من الأجانب المهاجرين ! فالصينيون ٨٣٪ . بينما الملاويون ١٢٪ فقط ، وهناك ٥ر٧٪ هنود ، والباقى أوربيون وأوراسيون Eurasians وذلك لأن الهجرة أتت أحيانا بنحو ٢٠٠ ألف فى السنة الواحدة !

الفصل الثـانى

الوظيفة التجـارية

فى كل العصور وفى ظل كل اقتصاد ، وجد الانتاج نفسه اما متوجابفائض واما مثقلا بعجز وذلك بدرجة قلت أو كثرت · وفى الحالين لزم التبادل ، لأنه مادامت المنفعة الحدية marginal utility لأى سلعة تتناسب طـرديا لا معها فى حد ذاتها ولكن مع الحاجة اليها ، كان فى التبادل فائدة متبادلة · على أن هذا التبادل استلزم بدوره عملية نقل طالت أو قصرت . واستدعى نقطة مركزية كبرت أو صغرت يتم فيها ، أى التجمع المدنى · وبذلك تتكون لدينا المعادلة الآتية : فائض + حاجة ـــ نقل = تجارة = مدينة ·

من هنـا فالتجارة تبدو مرتبطة بالمدن ارتبـاطا طاغيا جعـل البعض يخصصها فى التعريف بالمدينة كما رأينا · ومن الكتاب من لا يرى تفسيرا للمدينة التاريخية الا فى الوظيفة التجـارية ، مثل بيرين · ولكن زومبارت يضيف أن « مدن العصور الوسطى هى (اقتصاديا) من صنع ايجارات الأرض وعوائد الضرائب ، وما عاش التجار الا عن طريقها » ·

«Die Stadte der Mittelalter sind (okonomish) das Werk der Grundrenten and Steuer - bezieher. Die Kaufléuté éxistiérén nur durch sie.»

والمدن الحربية ، من جهة أخرى ، قديمة قدم المدن التجارية ان لم تكن أقدم · والواقع أن المدينة التجـارية فى السهل ، والمدينـة الحربيـة على المرتفع ، تمثلان الاهتمامين الرئيسيين فى العصـور الماضية ، وترمزان الى تناوب النشـاط السلمى والحربى فى التـاريخ · ولكن بينما تناقصت قيمة الوظيفة الحربية على العصور ، تزايدت أهمية التجارية باطراد · فالتجـارة

لازدادت مع تقدم الحضارة ، لأن ارتفاع مستوى الانتاج ومستوى المعيشة يعنى القدرة على ، والحاجة الى ، مزيد من السلع الخارجية ، كما تساوق هذا مع تقدم المواصلات الذى مكن لتحقيق التبادل • وكل هذا معا زاد فى تطور المدينة التجارية ، ولهذا قيل أن « النقل هو المدنية transportation is civilisation » .

ولكن فى دراسة الوظيفة التجارية لابد أن نحدد موقف الوظيفة المالية ووظيفة النقل • فبعض التصنيفات الوظيفية للمدن تميز بينهما وبين الوظيفة التجارية • ولا شك أن العلاقة بين الوظيفة التجارية والمالية عميقة بل أساسية جدا ، بل يمكن اعتبار الوظيفة المالية « النواة النووية » النهائية للوظيفة التجارية • ولا شك أيضا أنها مدنية بالضرورة • بل ربما كانت الوحيدة المدنية بالضرورة ، فالتجارة والصناعة والنقل والثقافة والدين وغيرها وظائف يمكن أن تقوم فى الريف كما فى المدن ـ الا الوظيفة المالية • ومع ذلك فالوظيفة المالية على نفوذها الهائل ـ لا سيما منها « المالية العليا «high finance » ـ لا تنتظم من القوى البشرية العاملة فى المدن الا قدرا ضئيلا جدا قد لا يزيد عن ½٪ • وليس هناك مدينة تقوم على الوظيفة المالية البحتة وحدها ، وهى جغرافيا تابعة للوظيفة التجارية • ولهذا يحسن الا تفرد فى تصنيف المدن على أساس أنها جزء من الوظيفة التجارية • أما النقل فعصب التجارة ، ولا توجد الوظيفة التجارية بدون وظيفة النقل • ورغم أن هناك عددا من المدن تطغى عليه وظيفة النقل ، الا أن هذا نادر جدا وقاصر على المناطق المنعزلة شبه الخالية الواقعة على طريق تجارى هام ، بل ان النظرية المدنية تفترض أن هذه المدينة تتحول بالضرورة الى مدينة تجارية • ولهذا يحسن ألا يفرد النقل فى تصنيف المدن ، على أن يكون مفهوما أن الوظيفة التجارية تفترضه وتعدد جزءا جوهريا منها •

وتنقسم المدن التجارية الى قسمين ، برية وبحرية ٠

المـــدن التجـــارية

تطـــور المدينـــة التجـــارية

يمكن أن نميز فى تطور المدينـــة التجارية بين ثلاث مراحل من المدينـــة التجارية : الأسواق المحلية ، مدن التجارة الاقليمية ، مدن التجارة العالمية ٠ فاما الأولى فيبـــدو أن السوق المحليـــة كـــانت فى كل العصـــــور ضرورة من ضرورات الحياة الاجتماعية ، وانها وجدت فى كل نظم الحياة وفى كل اقتصاد مهما كان بدائيا ٠ فقد يرتب الرحل تنقلهم بحيث يجتمعون فتريا فى أسواق للتبادل ٠ وتظهر الأسواق المحليـــة بكثرة حيث يلتقى الرحـــل بالمستقرين ٠ وبين المستقرين قامت الأسواق المحليـــة لتسهل حيـــاتهم العـــــامة وكمصحح corrective لعيوب حيـــاة الاســـتقرار واقتصاد الكفاية الذاتيـــة المحليـــة autarchy ، وقد كانت الضرائب والالتزامات العينية حتى العصور الوسطى عاملا مساعدا يدعو الى التبادل لتصريف الزائد ٠

وقد كان للأسواق ــ ومن أكثرها نشـــاطا وحيوية أسواق الحيـــوان ــ foire مواعيـــد معينة دورية ٠ وحالمـــا تنتهى السوق ، تختفى كـــل أنواع الحياة والاضطراب وينزلق المركز الصـــغير ليسترد كيانه القروى الذى يتركه مرة كل أسبوع ليصبح مدينة صغيرة ٠ وأحيانا كانت السوق تستمر طوال الأسبوع على هوامش القرية وتفيد منها افادة محـــدودة ٠ فهـــذه الأسواق كانت اذن مدنا متقطعة ، ولكنهـــا تعـــد نفسها طيلة الأسبوع ليوم السوق ٠ ولهذا يقيم فيها مجموعة مستقرة من التجار واصحاب الخانات وتقوم فيهـــا عمليات تجـــارية محدودة طوال الأسبوع ، ولو ان المحـــــركة الحقيقية هى فى يوم السوق فقط ٠ ثم تتسع هذه النواة التجارية تدريجيـــا ،

اذ تجتذب اليها أصحاب حرف وخدمات أخرى ٠

هكذا كان مولد كثير من المدن الصغيرة فى أوربا ، فهذا مثلا هو تاريخ الغالبية العظمى من مراكز الكانتونات الفرنسية chef-lieux ، وهو ما وجده ديكنسون فى ايست انجليا ٠ ولقد كانت السوق الأسبوعية من لوازم المدينة فى العصور الوسطى ٠ وكانت هناك قوانين تمنع اقامة أسواق فى حدود أبعاد متنافسة مع سوق قائمة قبلا ـ وهى عادة نصف قطر قدره ٤ ـ ٦ أميال ٠ ويبدو أن الأسواق الصغيرة market town بلغت أوجها ـ على الأقل فى أوربا الغربية ـ حوالى بداية القرن ١٩ ، وظلت سائدة فى الشرق عامة حتى أواخر ذلك القرن تقريبا ٠

على أن مدن الأسواق المحلية لم تلبث أن دخلت بعد ذلك فى فترة من الاضمحلال ، لأن اطراد تقدم وسائل المواصلات وفن النقل وسع مدى اشعاع المدن الكبرى ، فأصبح التجار يتعاملون على أبعاد أكبر . وأصبح تجار المواشى يأتون مباشرة الى قراها هاجرين بذلك أسواق الحيوان ٠ ولم تنجح السيارة أو السيارة العامة فى رفع شأن الأسواق الريفية ٠ وهكذا أصبحت وحدة التجارة الحديثة هى المدى البعيد ، ولم نعد نعتمد كثيرا على الأسواق المحلية كما كان من قبل ٠ ولكن هذا ليس معناه التقليل من قيمة مدن الأسواق الصغيرة ، فهى ترقد غالبا عند جذور كثير من المدن المتوسطة ، وتقع على أصول كثير من المدن الكبرى والبنادر bourgs الرئيسية التى تسيطر على التجارة الاقليمية ٠

وقد تبدو لنا التجارة بعيدة المدى شيئا عاديا ـ لنا نحن الذين قد تتألف مائدة افطارنا من ستة أو سبعة بلاد فى آخر الأرض ٠ ولكن هذه العملية كانت شاقة شاذة فى الماضى ، تمثل حدثا فذا يقتصر على الكماليات التى تخضع لقانون النقل البدائى ، ما خف حمله وغلا ثمنه ، كالبهار والأقمشة

الفاخرة والمعادن النادرة . ومع تقدم المواصلات الحديثة خلقت هذه التجارة كونتوارات comptoirs تضخمت حثيثا الى مستودعات جبارة emporia ، entrepôt يمر بها سنويا ملايين الأطنان من السلع المختلفة الآتية من كل أطراف الدنيا ـ « كأنما كل العالم قد اجتمع بها » .

وتمتاز هذه المراكز بأن لها اتصالات من كل نوع بالخارج ، بل ان هذه الاتصالات شرط لحياتها وتجسم لنا تحقق فكرة وحدة العالم ، حتى لتوشك المدينة أن تكون نصبا تذكاريا لتكامل العالم . على ان أهم ما يميز هذه المراكز التجارية العالمية الكبرى هو النشاط المالى وحركة البنوك الى درجة ان الوظيفة المالية والمصرفية توشك أن ترقى الى وظيفة قائمة بذاتها . والمركز الذى تكثر فيه البنوك الكبرى كان ولازال المطلب الأول للمراكز التجارية . فمثلا كان انشاء بنك انجلترا فى القرن ١٧ فى لندن حادثا حاسما فى تاريخ ومستقبل المدينة .

اذن فتطور المدينة التجارية من المحلية الى الاقليمية الى العالمية دو وظيفة مباشرة لتطور الوظيفة التجارية باطرافها الثلاثة ـ فائض وحاجة ونقل . فأما تطور الفائض فاتى نتيجة لارتفاع مستوى الانتاجية ـ الزراعية أولا ثم الصناعية ـ ارتفاعا مطردا ، اى نتيجة لارتفاع تكنولوجيا الانتاج عامة . وأما تطور الحاجة فقد كان نتيجة لارتفاع مستوى المعيشة وتعقد حاجات الفرد والمجتمع . واما تطور النقل فجاء نتيجة لتطور تكنولوجيا النقل والصيانة والحفظ .

انواع المدينـــة التجـــارية

قد يمكن أن نميز وظيفيا بين ثلاثة أنواع من المدن التجارية ، وذلك على أساس نوع وميكانيكية التجارة فيها ، اكثر منه على أســاس المجال الجغرافى

لنشاطها ، وان كان هناك بعض التداخل • وهذه الثلاثية هى : متجر الظهير hinterland emporium ، المستودع entrepôt ، نقطة التجميع point of assembly

١ ـ **متجر الظهير :** أو القاعدة التجارية trading capital ، هى المدينة التجارية التى تقوم بخدمة ظهير أرضى اقليمى حولها تسيطر عليه فى صادراته ووارداته • فهى تعيش للاقليم وعليه ، وكلما نما نمت معه • ويشبه هنتنجتون ووليامز هذه المدينة « بعملاق جالس على بوابة ضيعته • بيد يكتنس الحاصلات التى يعدها أهل ظهيره ، وبالأخرى يمتد الى اناس اخرين ، غرباء ربما ، ويقدم حاصلات قومه ليستبدلها بشىء يمكنسه ان يرد الى رعاياه » • ولكن المدينة لا تسيطر على ظهيرها التجارى سيطرة لا ينازعها فيها أحد . فمناطق نفوذ مدن المتجر المختلفة تتداخل وتتشابك فى صراع واضح • والاتجاه العام مع تقدم المواصلات الحديث هو الى توسيع الظهير وتقليل عدد من المتجر ، وقد أصبحت مدينة المتجر هى أساس التنظيم الاقتصادى الحديث للمجتمع • ومن أمثلتها سانت لويس وشيكاغو وفيلادلفيا وبولتيمور ونيو أورليانز . كما تتضح فى المانيا •

٢ ـ **مدينة المستودع :** وبينما تقوم مدينة المتجر بوظيفتها داخل الاقليم intra — regional ، تقوم مدينة المستودع (entrepôt = حرفيا : الواقع بين placed between) بوظيفتها كهمزة الوصل بين الاقاليم المختلفة interregional • ومدينة المستودع هى التى تنمو وتتضخم وتمتاز بموقع يمنحها تسهيلات وامتيازات تجعل التجارة المحيطة تفضل ان تمر بها وان كان الطريق اليها غير مباشر ، على أن تمر بطريق أقصر مباشر خلال مدينة أخرى اقل قيمة • وتمتاز مدينة المستودع لذلك بنشاط هائل فى الترانسيت والمصاريف والشحن والعمليات المالية ••• الخ • ولهذا فكثيرا ما تكون

وارداتها أكثر من صادراتها ، أو تمتاز بميزان تجارى يبدو خاسرا ، وان يكن هذا غير صحيح حقيقة نظرا لتعقد العمليات التجارية والنشاط غير المنظور . على أن الأغلب أن مدن المستودع هى موان بحرية أكثر منها مراكز برية ، مثال ذلك نيويورك ولندن وبروك وأمستردام وروتردام والبندقية وهمبورج . ولكن يلاحظ عموما أن خدمات مدن المستودع قد قلت أهميتها الآن عن ذى قبل .

٢ ـ **نقطة التجميع** : هى النقيض المباشر لمدينة المستودع . فبينما تظهر هذه الأخيرة فى الأقاليم الكثيرة السكان الناضجة اقتصاديا ، لا توجد نقطة التجميع عادة الا فى المناطق المفتوحة حديثا نسبيا حيث لايزال هناك فائض من الانتاج الأولى يدعو الى التصدير على نطاق واسع . واذا كنا نبحث مثلا عن مدن المستودع فى غرب أوربا أو شرق الولايات المتحدة ، فاننا نبحث عن نقط التجميع فى شرق أوربا وغرب الولايات المتحدة ، ثم فى أمريكا الجنوبية ثم المناطق المدارية . فهى تسود فى المستعمرات المدارية المتأخرة التى كانت تستنزف حاصلاتها الأولية للقوى المستعمرة ، وتكاد تقتصر حياة المدن فيها على مراكز متوسطة كل هدفها أن تجمع المحصول فى نقطة مركزية وتعده لشحنه الى الخارج . ومعظم مدن نقط التجميع تمتاز بانها تصدر أكثر ما تستورد ، وهذا لا يدل على اقتصاد سليم بقدر ما يدل على اقتصاد متأخر ، وعلى أن المدن لا تخدم اقاليمها الا خدمة سلبية أكثر منها ايجابية .

من أمثلة المجموعة الأولى دولوث ، فهى ليست الا مرفأ جيدا ومجموعة من الأرصفة وعددا من الخطوط الحديدية ، يؤهلها موقعها لتجميع وشحن حديد مسابى وقمح نهر رد وأخشاب البحيرات . كذلك جلفستن : قطن وبترول وأخشاب . وبالمثل نورفوك : أخشاب وفحم وحبوب وقطن . وهناك

سانتوس للبن ٠ أما من المجموعة الثانية فثمة مدن الهند الصينية وجنوب شرق آسيا كنماذج مثالية ٠

الموقـــع

بينمـــا الموضع عنصر قليل الأهميـــة فى تحديد المدن التجارية ، تنتخب الوظيفة التجارية لمدنها مواقع معينـــة تحقق قانونا أوليـــا هو « انقطـــاع الطـــريق route break ، أى انسداد الحركة كما عبر راتزل traffic damming . فلابد للمدينة التجارية أولا من طريق للتجـــارة رئيسى أو ثانوى تقع عليـــه ، ثم على هذا الطريق يتحـــدد الموقع بالضبط حيث يحدث انقطاع فى النقـــل والحركة لأى عامل ٠ ففكرتا الطريق والانقطاع حيويتان فى توقيـــع المـــدن التجارية ٠

فأما الطريق فلا شك أن الطرق المائية كانت أول الطرق السهلة ، وعلى أى حال بالنســـبة للنقل الثقيل ٠ ولـــكن الطرق المائيـــة موضـــعية ومعطـــاة بالضرورة ، وحدوثها المكانى أقل دائمـــا من المطلوب ، هـــذا اذا لم تكن سيئة الموقع بالنسبة للحركة التجـــارية ٠ ولذا فان الأغلبيـــة العظمى من المدن التجارية القارية خدمتهـــا أولا الطرق الأرضية route ، وأخيرا أتت السكة الحديدية التى وقعت بدورها كثيرا من المـــدن ، تمـــاما مثلمـــا فعـــل الطريق من قبل ٠

وأما فكرة الانقطاع break-of-bulk فتأتى من أن التجارة اما أن تتم بين أقاليم متنافرة فى الانتاج فيكون الانقطاع انتاجيا ، واما أن تتم داخل الاقليم المتجانس الواحد فيكون الانقطاع نقليا ـ يعنى توزيعيا أيضا ٠

فالانقطاع الانتاجى يخلق مدنا تجسم روح التكـــامل البيئى والتكـــافل الاقليمى ، مثل « مدن القوافل » caraves cities أو « الموانى الصحراوية »

على جبهة التحام الصحراء أو الاستبس بالزراع أو الغـــابات المدارية . ويكفى أن نشير الى خريطة لابلاش الكلاسيكية لقلب العــالم القـديم . وفى كندا أدى تصاقب اقتصاد الفراء الهندى والاقتصاد الأوربى المركب الى قيام مدن مثل فورت هدسون . وحتى فى المجتمعات البدائية تتحقق هذه العلاقة . كذلك تقوم مدن البيدمونت حيث تلتقى اقتصـــاديات الجبـل باقتصـــاديات السهل .

أما الانقطاع النقلى فيأتى عن أمرين ـ انقطاع فيزيوغرافى ، وانقطاع فيزيولوجى . والأول يشبه سباق الحواجز handicap race . والثـانى سباق التتابع relay race ان صح التشبيه .

فمن الانقطاع الفيزيوغرافى نقط توقف الملاحة النهـرية للحـــاجة الى العبور وتغيير وسيلة النقل transbordement ، فهنـــاك يحتـاج التجـــار والملاحون الى نقطة يرتبطون بها دائما كمتكأ صلب foothold ، pied-à-terre يستقرون بها وعائلاتهم ، ومن ثم أصحاب الخدمات التى يحتاجون اليهـــا بالضرورة . فتقوم الموانى النهـرية . وبالمثل اذا اعترض الحـركة أو الطريق مسطح بحيرى تقوم الموانى البحرية ـ مثل كليفلند ومدن البحيرات العظمى ، وقـد يكون الانقطـــاع الفيزيوغرافى نتيجة التضـاريس : فعنـــد اقـــدام المرات الجبلية تتجمع الحركة قبل اختـــراق المرات الصـــعبة وتقـــوى الركائب أو المطـــايا ، وهـــكذا ظهرت فى قيعـــان الأودية الالبيـــة مدن عـديدة تختلف أهميتها بحسب أهمية الممر ـ وذلك بصرف النظر عن الناحية الحربية للموضوع ـ مثل انسبروك وممر برنر . وهـــكذا أيضـــا ظهرت الأســـواق الكبيرة خلف الأقواس الجبلية الكبرى مثل ميلانو عند أقدام الالب ، ومثل دنفر التى تلعب على حواف الروكى الشرقية نفس دور ميلانو على الالب ، ومثل لوس انجلس على الجبهـــة المقابلة من الكورديبرا حيث تدين برخائها

فى حوضها الذى تلفه الجبال للثغرات الجبلية التى سمحت بتجمع ٧ خطوط حديدية فيها ٠

أما الانقطاع الفيزيولوجى فيظهر حين تطول الطرق وتتحتم الراحة فى مراحل ونقط توقف stage-points ، relay-towns ٠ ويكثر هذا فى السهل الروسى ، ومدن القوافل فى حدود الرحلة الصحراوية مثل نزل الواحات التى تنقط بطون الأودية ٠ كذلك على الطرق الحديدية يستلزم فن النقل الحديدى من مسافة الى أخرى استبدال القاطرات ، كما أن تداول السلع يحتاج من حين لآخر الى تجميع العربات وتنظيمها ٠ ففى هذه النقط التى تبدأ كسكن لعمال الدريسة cheminots ، سرعان ما تظهر المدينة نتيجة لتدفق العمال والموظفين للعناية بالبضاعة ٠

مثلا كانت كرو Crewe فى ١٨٥٠ نقطة تتألف من ٤ منازل ، فلما أختيرت وصلة junction وأصبحت اليوم ملقى أو مفرق ٦ طرق حديدية رئيسية ، وصل تعدادها الى ٥١ ألفا ٠٠٠ وفى أمريكا الشمالية تتضح مدن المحطات بشكل مثالى نظرا لاتساع عرض القارة ونظرا لأن الخط الحديدى هنا كان وسيلة التوغل الكبرى ٠ وقد تكون النقطة الواحدة نقطة مرحلة لأكثر من طريق حديدى فتتضاعف أهميتها ، فليست خاربين فى منشوريا الا محطة انفراج وانشعاب خط Transsiberian الى دايرن Dairen وخط Transmanchurian الى فلاديفوستك ٠ ولكن هذا وحده كان كافيا لأن يجعل منها مدينة ذات ٦٦٠ ألف نسمة ٠

وأخيرا ، وان يكن من السابق لأوانه أن نتحدث عن المدن التى خلفتها الخطوط الجوية ، الا أن من الملاحظ فعلا تركز بعض النوايا المدنية حول المحطات الجوية لأنها تمثل انقطاعا فيزيولوجيا شأنها شأن المحطات الحديدية ، فنن الطيران هو الذى يفرض هذا التتابع احيانا : مثلا ميدواى Medway فى الهادى ٠

الحجـــم

تمتاز المدن التجارية بأحجـام تتفاوت بحسب دائرة نشاطها ، أى أن أحجامها تتفاوت كثيرا · ولكن المهم أن الوظيفة التجـارية تتيح للمدن أحجاما كبيرة وهـائلة · بل ان أعظم التجمعات البشرية هى بلا شـك ما يرتبـط بالتجارة ، ويكفى أن أكبر نسبة من المدن الضخمة فى العالم توجد فيمـا سماه نابليون «a nation of shop-keepers» ··· عـلى أن من الصعب أن نجـد مدينة كبرى تمارس الوظيفة التجـارية فحسب ، ممـا يجعل من الصعب عزل وتحـديد اثر اى وظيفـة بعينهـا على تحجيم المدن · فالمدينـة التجارية تجذب اليهـا الوظائف المتعددة كالحربيـة احيانا ، وكالادارية غالبـا ، وكالصناعية اخيـرا · ولذلك فالمدينـة التجـارية فى الأعم الاغلب متعـددة الوظائف plurifunctional · على ان من خصائص حجم المدينـة التجارية أنه يقوم على أساس خطـر precarious مهدد لحد ما · فحيث انهـا نقط تقطع على طرق حركة ، فان كيانها رهن بتلك الطـرق ، التى هى بدورها رهن بالعـلاقات المكانية العـامة space-relations ، سواء منهـا الاقليمى أو العمرانى ecumenical أو الكوكبى geomatical · فلو تغيـر الموقع الفعـال effective location لأجـزاء الـكرة الأرضية بالنسـبة لبعضها البعض (باتساع المعمورة) ، لسبب هذا « أسرا نقليا «transport capture وليس ادل على هذا من الذبذبات التى لحقت البحر المتوسط والاطلسى منـذ كشف طريق الرأس · ونتائج هذه الذبذبات تصيب المدن التجارية الداخليـة كما تصيب الموانى التجارية ·

الموانى التجـارية

أنواع الموانى التجـــارية

يمكن ان نميز بين ثلاثة أنواع تقـابل ثلاث مراحل من الموانى التجارية وتناظر ما فى التجارية الداخلية : موانى الملاحة والتجـــارة الســـاحلية

coast-wise ، موانى الملاحة البحرية short-sea ، موانى الملاحة المحيطية deep-sea . وتتمثل المراحل الثلاث فى تاريخ الملاحة المحلية فالاقليمية فى البحر المتوسط ، ثم خروجها الى العالمية فى المحيط الأطلسى . والأنواع الثلاثة توجد فى معظم سواحل العالم اليوم .

١ ـ **التجارة الساحلية** : والتجارة البحرية كانت فى البدء « ترعى » السواحل فقط ، كما يقول لابلاش . ولكن التجارة الساحلية الآن ليست قليلة الخطر أو الأهمية فهى تكاد تكون عالمية فى توزيعها . وهناك موان تبدو مرتبطة بها ارتباطا وثيقا مثل بوسطن (لنكولنشير) ، كنجزلين ، ابسويتش ، بول Poole فى انجلترا ، ومثل Roscoff ، St. Brieuc فى بريتانى ، هارلنجن وجروننجن فى هولنده . ومثل هذه الموانى تكثر خاصة فى الدنمرك والنرويج والسويد وأسبانيا وايطاليا ويوغوسلافيا واليونان ، حيث تقلل من صعوبات النقل البرى التى قد تنشأ من المسافة أو تأخر طرق النقل الأخرى أو وقوع مساحات مائية بين أجزاء الدولة الواحدة . ولكن الملاحة الساحلية لا تقل عن ذلك أهمية فى انجلترا وألمانيا وفرنسا . ففى انجلترا تقوم هى بالدور الذى يقوم به النقل المائى الداخلى فى البلاد الأخرى ، وفى ألمانيا قناة كييل ، وفى فرنسا ثمة الملاحة الساحلية الصغرى petit cabotage (الأطلسية) والكبرى grand c. (الأطلسية ـ المتوسطة) . ولكن من الصعب عامة أن نربط ربطا تاما بين نوع معين من الموانى وبين الملاحة الساحلية ، فليست كل موانى التجارة الساحلية صغيرة ، بل ان كل الموانى الكبرى لتمارسها بالفعل .

٢ ـ **التجارة البحرية** : أما التجارة البحرية فلها الفضل فى ايجاد أول ما ظهر من المدن التجارية البعيدة المدى ، اذ لا ينتظر ظهور هذه على القارات قبل البحار ، لأن البحر كان فى الحقيقة الطريق الوحيد

المستعد دائما لحمل الانسان بلا حاجة الى تعبيد أو تمهيد ، وذلك فى كل الاتجاهات فى نفس الوقت · ولذلك فليس غريبا أن معظم المدن الكبرى التجارية فى العصور القديمة كانت موانى البحر المتوسط البحرية ·

٣ ـ **التجارة المحيطية** : وأما التجارة المحيطية فترتبط بالموانى العمالقة العالمية Weltstadte ، التى تعتبر بحق مستودعات للعالم وملتقى له · فمن أعظم تجمعات المخزن والمستودعات ما تشرف عليه من حالق السكك الحديدية فى صفوف هائلة فى هامبورج · وربما برزت هنا الصفة العالمية أكثر مما تبرز فى كبرى المدن الداخلية ، لأن البحر لازال أعظم وسائل نقل السلع الضخمة · هناك يصبح الاتصال الخارجى هو عصب الحياة ، فتتقاطر الأموال والمصارف (ظلت بروج حتى القرن ١٥ المركز المصرفى الرئيسى ، وانفرس الميناء الأولى فى بلجيكا) ، كما تتكاثف مراكز العلاقات الخارجية (يكفى أن عدد القنصليات فى هامبورج وصل فى وقت ما الى ٢٠٠ !) ·

والواقع أن الموانى الكبرى ـ بل المتوسطة ـ يمتاز سكانها بروح وعقلية وآفاق واسعة ، ونظرة أبعد ما تكون عن المحلية أو الضيق أو التعصب · فالكوزموبوليتانية قانون الموانى ، وهى الفارق بينهم وبين سكان المدن الداخلية · فكل السكان يعلمون أنهم يشاركون فى حياة وحضارة لا اقليمية وأن حياتهم مرتبطة بالميناء ، ووصول سفينة أو حمولة كبرى هو حدث هام بالنسبة للمدينة تنتظره وتنقل خبره الموانى الأمامية والراديو وتشير اليه الصحف · ونزول الركاب معناه حركة ورخاء فى محلات القطاعى · ومادامت السفن تدخل الميناء فان المدينة لا تشعر أبدا أنها منطوية على نفسها ، فالحياة التجارية التى تولد على الأرصفة تستمر فى المكاتب ومخازن التصدير والشركات العالمية · ان المدينة تضطرب وتضطرم بأنفاس البحر وما عبر البحر ·

وفى كل هذا يبرز دور النقل الحيوى · ولذلك فان كل ميناء تحاول أن تجمع أكبر قدر من وسائل النقل المتنوعة : فانفرس التى تدخلها حمولة قدرها ٢٠ مليون طن هى رأس الأسطول النهرى فى الاسكو وأحد رؤوس الأسطول النهرى فى الراين ، تتصل بالميز بقناة ألبرت وتتشعع منها الطرق الحديدية فى كل الجهات ·

تطور الميناء التجارية اذن من المحلية الى الاقليمية الى العالمية يقابل تطور المدينة التجارية الداخلية ، ويرجع أيضا الى نفس الأسباب · ولكن هناك فارقا هاما ، وهو أن الميناء كانت أسرع فى تطورها وخروجها عن النطاق المحلى الضيق . كما أن نسبة الموانى المحلية اليوم بين الموانى جميعا أقل بلا شك من نسبة المدن التجارية المحلية بين المدن التجارية الداخلية عامة · ومن ناحية أخرى تتشابه المدن والموانى التجارية الداخلية فى أن تطور تكنولوجيا النقل المرتبط بكل منهما أدى الى عملية « اختزال » تدريجى فى اعدادها بوأد ما استبعد منها وتضخيم ما انتخب ·

فالمراحل الأولى امتازت بتعدد الموانى التى كانت تتشابه تقريبا فى نشاطها وأحجامها · فعشرات الموانى التى كانت تملأ سواحل انجلترا الجنوبية والشرقية انحدرت الآن تحت ضغط منافسة العدد القليل من الموانى الضخمة مثل لندن وهل وسوثمبتن · وحتى ادخال السفن البخارية على أساطيل صيد الأسماك ادى بالمثل الى تركيز الصيادين فى بضع موان ممتازة ولكنها محدودة العدد مثل ابردين وجريمزبى ، وهجرهم لعشرات من قرى الصيد التى كانت ترصع الساحل الشرقى والجنوبى برمته · كذلك لم تكن نيو انجلند فى أيام الاستعمار الأولى أكثر من شريط متصل من الحلات الساحلية يكاد يكون لكل خليج فيها ميناؤه الخاصة المنصرفة الى التجارة الساحلية والخارجية مع الهند الغربية

وساحل جيانا ، أو فى صيد البكلاه والاسقمرى والحيتان ، وبناء السفن ٠

ثم تلى هذه الفترة من التجانس التام السائد فى النشاط البحرى عملية تنافر وتباين محلى ، مع اتجاه فى عـدد الموانى من التعدد الى القلة ٠ وهكذا نجد أن تطور فنون الملاحة والموانى أدى على العصور الى نقص فى العـدد وزيادة فى الحجم والتركز ٠

وتقدر لويدز Lloyds عدد الموانى كما تعترف بهـا مصالح الجمارك فى العالم بنحو ٧٠٠٠ ميناء ٠ ويقـدر أن فى المملكة المتحدة بين ٦٠٠ ، ٣٠٠ ميناء ، وفى فرنسا ١٠٠ ، وألمانيا ٩٣ ، والدنمرك ٧٠ ، والسويد ٢٧٠ ، والصـين ٤٠ ، وأندونيسـيا حـوالى ٥٠٠ ٠ على أن من الواضـح أن السواد الأعظم من هذه الأعداد هو موان تافهة جدا ٠ أما موانى العـالم الرئيسية التى لا يقل ما يدخلها سنويا عن مليـون طن من الحمولة فهى محدودة نسبيا اذ تبلغ ١٧١ ميناء ، وهناك ١٧١ ميناء أخرى تقرب حمولة ما يدخل كلا منها من المليون طن اقترابا واضحا ٠ ويزداد التركيز وضوحا اذا علمنا أن قلة مختارة بين المجموعة الأولى هى التى تسيطر فعلا على الجزء الأكبر من مجموع الحمولة ٠

الحمولة بملايين الأطنان	١ـ٢،٥	٢،٥ـ٥	٥ـ٧،٥	٧،٥ـ١٠	١٠ـ١٥	١٥ـ٢٠	٢٠ +
عدد الموانى	٤٣	٥١	٢٥	١٢	٢٤	٧	٨

وعلى ذلك فكما يقول مورجان :

«Maritime activity — tends to concentrate into not merely big units but into very big units.»

التصنيف الوظيفى للموانى

لم يقتصر تطور الميناء التجارية على الناحية الشكلية فحسب ، بل تعداها الى النـاحية الوظيفية ٠ فقـد تطورت من النشاط التجارى العـام

الى التخصص بحسب السلع · فالتجارة الحديثة تتطلب آلات ومنشآت ووسائل معقدة لتداولها ومعالجتها تزداد تحسنا وتكلفة باستمرار ، ومن ثم يتعين تخصص الميناء فى سلع معينة بقدر الامكان ليصبح عملية اقتصادية · من هنا التصنيف الوظيفى للموانى ·

ولكن أسس التصنيف متعددة · فقد تكون مدى ومجال نشاط الميناء الجغرافى ، سواء محلى أو اقليمى أو قومى أو عالمى · ولكن الأساس الأهم هو نوع النشاط الاقتصادى · فقد يكون اتجاه الحركة : موانى تصدير وموانى استيراد ، وقد يكون نوع السلعة التى تتداولها الميناء : فهناك موانى البترول وموانى الخامات المعدنية وموانى الفحم وموانى السمك وموانى القمح وموانى الأرز ··· الخ · وقد يكون الأساس هو العملية التى يتم بها النشاط الاقتصادى : فهناك موانى الصناعة ، وموانى التجارة ، وموانى الترانزيت ، وموانى التوصيل transshipment وموانى التموين ports of all · وقد يكون أخيرا نوع السفن التى تزور الميناء : موانى المسافرين ، موانى الخطوط المنتظمة liner ports · موانى المتسكعات tramps ports ، موانى الناقلات tankers · لكن من الواضح أن هذه التصانيف ليست جامعة مانعة ، بل تتداخل وقد تشترك الميناء الواحدة فى أكثر من فئة فيها ·

١ ـ **موانى التصدير** : ولنبدأ بموانى التصدير · فنجد أن موانى اقاليم الزراعة المدارية تمتاز أساسا بأنها موانى صادرات الأبعاديات ، بل أن بعضها ما قام أصلا الا كمخرج لهذه الحاصلات · والقائمه تمثيل صغير فقط لهذه الفئة : كلكتا ـ الجوت ، بومباى ـ القطن ، بانجوك ورانجون ـ الأرز ، مانيلا ـ قنب مانيلا ، سورابايا وهابانا ورسيف ـ السكر ، سنغافورة وسابقا بارا ـ المطاط ، ساو سلفادور ـ الكاكاو ،

ســـانتوس ـ البن ، دايرين ـ صــويا منشوريا ، كاولاك Kaolack— الســودانى · ولنـــلاحظ أن من الحـاصلات ما لا يدعو الى خلق موانى تخصصية كبيرة كالموز ، لأنه قابل للفساد والتلف بحيث لا يمكن جمعـه فى ميناء واحـدة عظيمة ، وانما ينبغى أن يقطف من عدد كبير من الموانى الصغيرة القريبة من أبعاديات الزراعة ·

هنـاك بعـد موانى تصـدير الفحم مثل كارديف ، وفى أمريكـا هامبتون رودز Hampton Roads ، نيوبورت نيوز ، نورفوك · وفيهايسود الجاروف البخـارى العملاق الذى يعمل باستمرار فى الأكوام السـوداء المكدسة التى تفتح عليهـا ضلوع السفن مبـاشرة · ومن موانى الحـديد لوليا Lulea ونارفك وأوكسـلسوند Oxelsund فى السويد ، وبلباو وسانتندر فى أسبانيا · وفى موانى الحـديد ترى العـربات الصـغيرة التى تدرج متتابعة الى الزلاقات الخاصة التى تصب الخام القاتم فى السفن ·

وموانى البترول ظاهرة أحدث · ولتصدير الزيت الخام قد يكفى مجرد نقطة شحن مادام المرفأ او المدخـل roadstead محميـا بدرجة معقـولة ، وهكذا تقوم موانى بترول « بدائيـة » مثل كومودورو ريفـادافيا جنـوب بوينوس أيرس بألف ميـل ، ومثـل Lobitos فى بيـرو ، وتوكسـبان Porto Lobos فى المكسيك · ولـكن تزايد حجم النـاقلات المطرد يجعـل من الضرورى تنمية موانى ضخمة متخصصة · ولقد كانت موانى لويزيانا وتكساس وكاليفورنيـا من أول الموانى المتخصصة التى خلقهـا البترول · والآن فلقد انتشرت الظاهرة لا سيما بعـد أن أصبح التصـدير والتكرير معـا تقليدا عاما : كوراسـاو Curaçao وأوربا Aruba ، Punta Cardon على ساحل فنزويلا ، namomal على ساحل كولومبيا قرب قرطاجنة ، باكو ،

عبدان ، بندر مشهور فى ايران ، الأحمدى وهو أعظم ميناء لشحن البترول فى العالم ، رأس تنورة والدمام والخوبر والبحرين (سترة) ، قطر والفاو ، وموانى نهايات الأنابيب طرابلس وحينا ، وموانى آبار ميدان ، باليك بابان ، بالبانج فى أندونيسيا • ويلاحظ فى هذه الثروة الباطنية الثقيلة أنها - كالفحم والحديد - اذا وقعت بحكم الجيولوجيا فى موقع قارى داخلى شديد البعد عن الساحل وأصبح مشروع النقل للتصدير غير اقتصادى فانها لا تعد عاملا يدعو الى خلق الموانى المتخصصة - مثال ذلك حقل بترول Leduc فى البرتا •

٢ - **موانى الاستيراد** : أما عن موانى الاستيراد فمنها موانى الزيت ، اذ لم تعد موانى البترول تقتصر على موانى شحنه ، بل لقد انتشرت ظاهرة موانى استيراد وتكرير البترول فى معظم موانى أوربا والولايات المتحدة • وبينما يمكن لموانى شحن البترول أن تتعدد وتتبعثر ، تميل موانى استيراده الى التركز القوى وقلة العدد ، لأن منشآت التكرير باهظة ضخمة • ولقد أتت الناقلات الضخمة مؤكدة لهذا الاتجاه ، لذا ينتظر فى مصافى أوربا عملية « خف » على حساب الوحدات الصغرى لصلحة الكبرى • وهناك عدا موانى استيراد الزيت ، موانى استيراد الفحم مثل روان ، وموانى التفحيم bunkering ، وقد يمكن اعتبارها أيضا من موانى النقل • ويلاحظ أن بين موانى التصدير والاستيراد فى كل من الفحم والبترول فارقا توزيعيا هاما . فالتصدير يدعو الى عدد أقل من الموانى ولكن من حجم ضخم ، بينما يدعو الاستيراد الى عدد أكبر من حجم أصغر •

٣ - **موانى الصيد** : أما موانى صيد الأسماك فهى بطبيعتها تقريبا متخصصة . ولبعضها ارتباط طويل الأمد بمصايد معينة ، مثل سان مالو وموانى بقلة نيوفوندلند • وبعضها عرف تغيرات عنيفة نتيجة لتغيرات

انتاجية مصايده ، والمثل الكلاسيكى هو موانى الهنسا بعد هجرة الرنجة من البلطيق الى الشمال • وفى القرن الأخير أدى تناقص الثروة السمكية فى القنال الانجليزى الى ضياع أهمية موانى الصيد القديمة فى انجلترا مثل بريكزام Brixham وانتقال صياديها الى موانى بحر الشمال •

وكلما توفرت السواحل كلما تخصصت بعض موانى فى الصيد فقط ، كما فى الجزر البريطانية حيث تسود تجارة السمك تماما نشاط بيترهيد ولاريستوفت Lowestoft ، يارمث ، ميلفورد هيفن ، فليت وود ، وتسهم بدور هام فى نشاط أبردين ، ليث ، نورث شيلدز ، هل ، جريمزبى ، سوانزى • وفى النرويج تعتبر برجن ميناء سمك أساسا ، ومن هنا شهرتها بأنها اقذر مدينة فى العالم ••• أما اذا كان قطاع الدولة الساحلى محدودا ، فان الموانى الكبرى تصبح أيضا موانى الصيد ، كما فى ألمانيا حيث موانى السمك الرئيسية الثلاث هى برمرهافن ـ فيزرميندى ، كوكسهافن وهمبورج ـ التونا • وفى هولنده وبلجيكا وفرنسا عدة موانى يمكن اعتبارها من موانى الصيد •

ولا تقوم كل موانى الصيد على الصيد المحلى فقط ، بل ان كثيرا منها يغامر بعد التقدم العلمى والفنى الحديث فى مصايد بعيدة تخرج بها الى طرق الملاحة الرئيسية مما يجلب اليها نشاطا فى غير تجارة السمك • ويجعل موانى الصيد غالبا موانى تجارية فى نفس الوقت • فبين موانى الصيد الرئيسية فى فرنسا نجد ان لوريان Lorient هى كذلك ميناء حربية ، وبولونى هى ميناء بريد وبضائع وتموين • وفى بلجيكا تقوم أوستند بالتجارة العامة والبريد الى جانب الصيد • وفى هولنده تضيف Ijumuiden التجارة، فلاردينجن Vlaardingen البضائع •

٤ ـ موانى النقل : ويمكننا أن نحدد مجموعة وظيفية من الموانى تحت

اسم « موانى النقل » . وليس فيها للميناء فى ذاته تجارة أو انتاج ، ولكنه همزة وصل بصورة أو أخرى على طريق ملاحى طويل عادة حيث تخدم « كانقطاع نقلى » وكضرورة مسافية ٠

(أ) موانى التموين ports of call ٠ هذه هى التى يصعب تعريفها ويشك فى امكان وجودها وحدها ٠ فعلى الطرق المحيطية الطويلة تدعو الحاجة الى تجديد التزود بالمياه العذبة والغذاء والوقود فى عدة نقط بينية ٠ وهنا كانت موانى التفحيم أهم انواع هذه الفئة ٠ ومن أهم الأمثلة فلشنج التى تستورد الفحم بسهولة من الرور ، ودارتمث على نقطة متطرفة فى غرب اوربا قبل الخروج الى عرض المحيط ٠ ثم هناك سلسلة موانى التفحيم الكلاسيكية على خطوط السويس والرأس والهادى :٠على الترتيب : جبل طارق - مالطة كولومبو ، فنشال Funchal ، سان فنسنت فى جزر كيب فيرد - لاس بالماس كيب تاون - ثم مانيلا - سوفا Suva - باجو باجو Pango Pango بابيت Papeete هونولولو ٠ لكن يلاحظ هنا أن كثيرا من هذه الموانى يتحول الآن من الفحم الى البترول بعد تحول السفن من الوقود الأول الى الثانى - مثلا انشاء مصفاة بترول عدن ، بور سعيد ٠

(ب) **موانى التوصيل** transshipment ports . وهى التى تقوم بنقل السلع من مصادر مختلفة لا لتستهلكها هى ولكن لحساب موانى أصغر مجاورة لا يمكن أن تنتهى اليها السفن لضآلة أهميتها ٠ فمثلا السلع التى ستنتهى الى موانى المغرب تأتى أولا الى جبل طارق ، ثم منها تأخذها سفن صغيرة الى الموانى المغربية المختلفة ٠ وبالمثل تعمل لشبونة لحساب موانى المستعمرات البرتغالية ، وبورت هاركرت لحساب موانى غرب افريقيا الصغيرة ، وكريستوبال لحساب موانى أمريكا الوسطى الصغيرة ٠

(ج) **موانى المستودعات** entrepôt ports ٠ وقد تبدو لأول وهلة

كمواني « التوصيل » أو شبيهة بها ، ولكنها في الواقع أكثر تعقيدا وتنظيما ، فهى تستورد السلع لحسابها ثم تعيد بيعها كتجارة مستقلة بعد أن تشكلها قليلا أو تصنعها أو تصنفها ... الخ ، وكثير من الموانى الكبرى يقوم بهذه العملية مثل لندن وامستردام وكوبنهاجن وروتردام وانفرس ومرسيليا ـ والأخيرة تقوم بتجميع المنتجات المدارية ثم اعادة تصديرها الى الولايات المتحدة . كذلك سنغافورة ميناء مستودع للملايو وأندونيسيا .

(د) **موانى البريد** packet station ports . من امثلتها فيشجارد ، ولو أنها عادة تكون جزءا من ميناء أكبر مثل سوثمبتن والهافر ودييب ودنكرك .

(هـ) **موانى قاطرات البحـــر** ferry ports (العبـــارات) . تكثـــر فى البلاد الجزرية الضيقة المضايق ، الكثيفة السكان ، الغنية الراقية ، مثـــل الدنمرك واليابان حيث موجى ـ شيمونوزيكى . ومثل طريق دوفر ـ كاليه . ولكن هذه المجموعة لصعوباتها بدأت تتحول الى موانى الأنفاق ، كما فى الدنمرك واليابان وكما يدل مشروع نفق المانش .

هـــذه هى أهم فئات الموانى وظيفيـــا . وسيبدو أن الموانى تميل الى التخصص بحسب السلع والنشـــاط . ولكن لابد من ناحية أخرى أن نلاحظ اتجاها عكسيا . وذلك لأن « السلع تتداعى » . فللموانى المتخصصة نقطة ضعف هى أن حركتها موسمية فقط فى الغالب . ومن المفيد بل الضرورى تخفيض التكاليف العامة على فترة أطول بالجمع بين عدة محاصيل وسلع . ومن المفيد أيضا تكميل حمولة من المواد الخفيفة بسلع ثقيلة كالمعادن لتعمل كصابورة تحفظ توازن السفينة (sur lest, ballast) . كذلك يلاحظ أن الموانى المتخصصة لها ميزان تجارى ليس فى صالحها دائما ، فان السفن قد تعـــود اليها بالصابورة فقط . وعلى هذا فان للتخصص الوظيفى والسلعى مناقبه ومثالبه . وللتحايل على التوفيق بينهما أصبح تخصص الموانى فى الســـلع

هو تخصص بالأحواض : وبهذا تجمع الميناء بين الحسنيين : التخصص والتكامل ٠

الموقع

تتحدد مواقع الموانى التجارية عند التحام طرق التجارة والمواصلات البحرية بالبرية ٠ أى أن هذه المواقع هى أيضا نقط انقطاع break بين اليابس والماء ٠ ولهذا يتحدد موقع الميناء بعاملين : « الظهير hinterland » ، واليابس المواجه للميناء عبر الماء وهو ما يسمى « النظير foreland» ، والميناء هى الوسيط بينهما ٠

فمن ناحية الظهير كلما ارتفعت القيمة الاكيومينية (العمرانية) والاقتصادية وتنوعت ، كلما ارتفع واشتد التبادل ، وكلما زادت قيمة موقع الميناء الوسيط ٠ وهنا نلاحظ أن توزيع الأقاليم الطبيعية والمناخية فى العالم بحيث تكون السواحل الغربية للقارات متناظرة فيما بينهما ، يجعل سواحل المحيط الواحد لحسن الحظ مختلفة وبالتالى تشجع على التبادل والحركة ٠ اما عن النظير فان فكرة « الفورلاند » تشمل ضمنا المسطح المائى الفاصل ، وهذا يجب أن يكون فى قطاع مهم تجاريا ، أى موقع غير متطرف يفضى الى لا شىء ، كما ينبغى أن يكون صالحا للملاحة فيخلو مثلا من الجليد ٠ فتجمد بعض الموانى فى الشتاء يقلل من اهميتها : مثلا الميناءان الرئيسيتان بكندا هما مونتريول وكويبك . ولكن الجليد يغلقهما فى الشتاء . فتصبح هاليفكس وسانت جون « موانى الشتاء winter ports» .

وفيما بين الظهير والنظير يمكننا أن نرى بوضوح انه بينما تتعدد طرق الحركة وخطوطها على الظهير اليابس ، ومن انهار الى أودية انهار الى ممرات جبلية الى طرق برية وسكك حديدية . نجد انها تتحدد بالضرورة على الماء

بمسالك قليلة sea lanes · وعلى هذا ففى اطار الموقع العام الذى يحدده الوضع العام لالتقاء الظهير والنظير سنجد طبقات متراتبة من قيم مواقع الموانى تحددها قيم خطوط الحركة البرية والدخول فى اليابس · فهناك موانى مصبات الأنهار ، البارزة أو الخارجية exterior ، والمتعمقة أو الداخلية interior · وتمتاز الأخيرة بوقوعها على آخر نهاية لوسيلة المواصلات الأرخص ـ النقل البحرى ، وأول بداية لوسيلة المواصلات الأغلى ـ النقل النهرى · كذلك يمكنها عادة أن تكون عواصم اقليمية ، أى تجمع وظائف اجتماعية وادارية الى جانب التجارية ·

وعدا المواقع النهرية ، قد تقوم الميناء على جزيرة فى المصب مثل مونتربول ونيو أورليانز · أو قد تتحاشى المصب كلية لعيوبه وتلجأ الى رأس صخرى قريب مثل هونج كونج بالنسبة الى كانتون · وهناك مناطق متصلة شهيرة بأن موانيها تتحاشى مصبات الأنهار وتظهر على الساحل بعيدا عنها ، كحوض البحر المتوسط الذى كثيرا ما تتحول مصبات انهاره الى مناقع ملارية والى مضاحل غير صالحة · وهناك الموانى البحرية على بحيرات الأنهار ، وقد تكون داخلية بعيدة عن الساحل ، ولكن تفتحها الوسائل الحديثة للنقل المحيطى · فمثلا موانى البحيرات الأمريكية منذ قناة ايرى أصبحت تقع من الناحية العملية على ساحل الأطلسى (St. Lawrence Seaway) .

واذا نحن وسعنا بؤرة منظارنا الى الموانى فسنجد مواقعها تتحدد بالتوجيه الاقليمى · فمثلا فى الجزر الصغيرة المساحة التى لا تملك الا ميناء واحدة رئيسية يصبح السؤال : ما الذى يحدد موقع هذه الميناء على هذا الجانب أو ذلك من الجزيرة ؟ والجواب هو اما الموضع بالنسبة لمجارى الملاحة المحيطية الكبرى ، واما التطلع الى أهم يابس مواجه عبر الماء أى

الفورلاند ، فكولومبو على ساحل سيلون الغربى لا الشرقى ، لأن الأول مباشر على طريق الملاحة بين الشرق والغرب · وجاكارتا وسورابايا فى سواحل شمال جاوه ، وباليانج وميدان فى شرق سومطرة ، ومكسر على ساحل غرب سيلاويزى حتى تطل جميعا على بحر أندونيسيا الفعال · وهبانا على ساحل كوبا الشمالى لا الجنوبى لكى تواجه عالم الولايات المتحدة الاقتصادى · ومانيلا على ساحل لوزون الغربى لتواجه كتلة آسيا · وبالمثل ثاييه على ساحل غرب فرموزا لتواجه كتلة الصين · وأجاكسيو فى كورسيكا على الساحل الغربى الضيق لا الشرقى الواسع لكى تواجه فرنسا ·

ومن ناحية أخرى يلاحظ أن كل قطاع من السواحل فى أوربا تقريبا قد انتظمت عليه عقود الموانى الصغيرة ، ولكن المهم أن قليلا منها هو الذى نجح ونما ، ولو أن الأسباب الجغرافية فى هذا ليست دائما واضحة تماما · ويمكن أن نقول أنه فى الماضى حين المواصلات البرية صعبة كان موضع الميناء هاما ، وأما الآن حين أصبح الظهير عنصرا هاما فى نشاط الميناء فقد زادت أهمية الموقع · ويعبر لابلاش عن ذلك فيقول :

«Certain advantages to which geography formerly attached great weight such as a highly indented coastline, have taken secondary place, while considerations of location have become paramount.»

على أن المهم أن اطار الموقع العام الذى يرسمه التقاء الهنترلاند والفورلاند هو قيمة متغايرة على العصور تغايرا جذريا ، لأنها خاضعة لتوسع محيط العالم المعمور أو المعروف أو الفعال ، وللذبذبات المستمرة فى الأثقال البشرية والأوزان الحضارية لكل رقعة فيه ، فضلا عن التغيرات المسببة أو المترتبة فى مجارى الحركة بينها · ولهذا فان قيم مواقع الموانى

خضعت لتطورات بعيدة المدى طوال التاريخ · بل ان تاريخ الموانى ، الذى هو على وجه التحـديد تاريخ مواقع الموانى ، هو الى حـد بعيـد تاريخ الحضـارة · ولقد كانت مواقع الموانى الساحلية دائما ـ واليوم أكثر منهـا فى أى وقت مضى ـ تعين توزيع أكثر المدن وأضخمها · ويمكننا ان نعتبـر تطور مواقع الموانى على العصور كقصة العلاقة المتطورة بين بعدين جغرافيين هما الظهير والنظير ·

ومن المهم فى دراسة موقع الموانى كما ينبهنا ستامب الا نغـالى نحن الجغرافيين ، كما قد نميل أحيانا ، فى تقدير مزاياها تحت ايحاء احجامهـا وأهميتها الحالية ، فقد يكون ذلك نتيجة لمبـدأ القصور الـذاتى أو الاندفاع التـاريخى فقط دون أن تكون المزايا الأولى الأولية كبيـرة بنوع خاص · بل ان كثيرا من الموانى كانت مشاريع ومضاربات فاشلة · ففى كندا ـ وهى بلد يميل الى الاسراف فى مواصلاته ـ صمم ميناء برنس روبرت على مرفأ طبيعى عظيم لكى يصبح الميناء الكبيرة لشمال الهادى بعد أن وصلتها السكة الحـديدية فى سنة ١٩١٥ ، فهى أقرب الى اليـابان بنحو ٥٠٠ ميـل من فانكوفر · ومع ذلك ظلت برنس روبرت ميناء ضئيلة ، لأن تجارة فانكوفر هى فى الواقع مع جهات فى جنوب الهادى أو عبر بنما ، وبالمثل تشرتشل ، ميناء خليج هدسن التى قصـد بها فتح طريق أقصر شرقا لقمح البرارى وتحمس له بقوة مزارعو البرتا وسسكتشوان ، لم ينجح ولم يتداول الا قليلا من القمح وذلك لقصر الفصل الخالى من الجليد ·

مثل آخر قاليقوط Calicut فى الهند ، أصبحت قليلة الأهمية بعد مجد قرون · وفى غرب استراليا كان لميناء أولبنى موقع عظيم على طريق تموين السفن من والى شرق أستراليا ونيوزيلند ، ولكن تعمير غرب أستراليا أتى فى سوانلاند أى نحو ٢٥٠ ميلا الى الشمال بعيـدا عن أقصر طريق ، ومع

ذلك انجذبت السفن اليها وخلقت ميناء رديئة فى مصب نهر سوان ، بينما تركت أولينى مشروعا فاشلا · وفى جنوب افريقيا قام على مصب نهر كووى Kowie ميناء بورت الفرد فى أواخر القرن الماضى فى موضع صعب ، لذا قتلته منافسة بورت اليزابيث ، فهجر ، وفى غرب ويلز كان المؤمل أن تجذبه فيشجارد — ميناء البريد الايرلندى — خطوط الملاحة الأطلسية كطريق أقصر من طريق ليفربول الى لندن ، ولكن هذا لم يتحقق ·

الموضــــع

اذا كان الموضع محدود الأهمية فى حالة المدينة التجارية الداخلية ، فانه أعظم أهمية بكثير فى حالة الميناء التجارية · ولقد رأينا أن البيئة البحرية المثالية تتألف من عناصر ثلاثة ، الظهير القارى والواجهة البحرية وخط الساحل ، ورأينا أن العنصرين الأولين يرتبطان بالموقع والثالث هو الذى يرتبط بالموضع · ونضيف الآن أن السواحل تنقسم الى نوعين ، غارق ومرفوع submerged, emergent · ويسود النوع الغارق بوجه عام فى العروض العليا ، لأن الجليد — وهو الذى أحدث تغيرات توازنية فى العلاقة بين سطح اليابس والماء — كان موقعه شماليا فى العروض العليا · أما النوع المرفوع فيسود عامة فى العروض السفلى · وتقترب العروض الوسطى فى هذه الناحية من العروض السفلى · والمهم أن طبيعة الموضع تتحدد بطبيعة السواحل الغارقة أو المرفوعة · كذلك فاذا كنا نتكلم عن الساحل كأحد عناصر ثلاثة فى البيئة البحرية ، فان الواقع أنه ليس خطا مطلقا ، بل هو نطاق موضعى ضيق يمكن أن يتجزأ بدوره الى صقيب أوملاند Umland ، وواجهة مائية waterfront ، وخط الساحل نفسه أو سيف البحر ·

١ — **الصقيب** : الموضع المثالى يتطلب صقيبا فسيحا نسبيا ليمكن من قيام مدينة الميناء ولا يقيد نموها فى المستقبل ، كما يسمح بوجود بعض

الأراضى الزراعية لتغذية المدينة · وهذا يتوفر عادة فى السواحل المرفوعة السهلية المنبسطة ، ولكنه قد يكون مشكلة فى السواحل الغارقة وخاصة فى القطاعات الجبلية منها ، حيث تحيط الحوائط الجبلية بخط الساحل احاطة السوار بالمعصم وتكاد تخنقه ، كما فى سواحل أمريكا على الهادى حيث نجد الشوارع فى سان فرنسسكو وفلباريزو وغيرهما شديدة الانحدار والوعورة لدرجة أن السيارات المعلقة cable cars تستعمل بدل سيارات الترولل trolley cars · وفى سياتل لزم قطع وتفتيت تلال ضخمة برمتها والقاؤها فى الأجزاء الضحلة من المرفأ لكى تمهد أرضية المدينة ، وفى برنس روبرت ـ نهاية سكة حديد ألكانيديان ناشنال ـ يمنع تحدر الشوارع سير السيارات · وفى جنوة تحتضن الجبال الساحل لدرجة شلت نمو المدينة حديثا · وفى مرسيليا عاقت الجبال امتداد طرق المواصلات مع الداخل ، فتحتم خلقها بقطع انفاق باهظة التكاليف فى الجبال تصل الماء بالداخل مثل نفق نيرت Nerthe ونفق روف Rove .

٢ ـ **خط الساحل أو سيف البحر :** هذا فى الشواطىء الغارقة يكون واسع التحديد ، ولذا تكثر الموانى فى سواحل البحر المتوسط مثلا · اما فى المرفوعة والرسوبية فهو يتكون من منطقة لها حافتان ، الحافة الخارجية outer edge المتصلة بالماء توا ، والحافة الداخلية inner edge التى ينتهى عندها آخر ألسنة الأرض الصلبة القارية · وتتضح هذه الثنائية حيث تقدم لنا مصبات الأنهار والمصبات الخليجية قطاعا عرضيا · ولقد كانت مناطق التقاء الساحل بالانهار ذات المصبات الخليجية المدية estuary ، أو بالأنهار ـير ـدية . دائما مواضع مفضلة للموانى البحرية والنهرية على الترتيب ، ولكن هذه المواضع كانت دائما تقوم على الحافة الداخلية وتتحاشى الحافة

الخارجية وذلك سعيا وراء الحمـــاية الطبيعية والبشرية . فالطبيعية ـ من غزوات أمواج البحر العالية swells كما فى بحر الشمـــال خاصة ، ومن اخطار الملاريا فى مناقع النطاق الأمفيبى الهش كما فى البحر المتوسط خاصة والبشرية ـ من اخطار القرصنة المتفشية حينئذ .

ومن الناحية الأخرى كان صغر حجم وعمق السفن المستعملة يســمح لها بالتوغل بسهولة حتى الحافة الداخلية . لذلك نجد المدن الألمانية البحـــرية التجارية القديمة على بحر الشمال والبلطيق من برمن حتى كونجزبرج تقـــع على مصبات الأنهار على بعد يتراوح بين ٦ ، ٦٠ ميلا من مياه البحر ، رغم انها جميعا كانت تعمل فى تجارة اتحاد الهنسا الجبـــار . كـــذلك أوترخت — Ultrajectum الرومانية ـ كانت تقوم كما يدل اسمها على آخر الســـنة الصخور الصلبة فى طمى الدلتا . وبالمثل لندن بالنسبة للتيمز . وحول الواش نجد كمبردج عـــلى نهر الكام ، وهمنجتون وســـتامفورد على النن Nen ، ولنكولن على الويذام Witham ، تحـــدد الحافة الداخلية الصلبة ، وبالمثـــل تفعل موانى تودكاستر Todcaster ، يررك كاسلفورد Castleford ودونكاستر بالنسبة لمنخفضات الهمبر . كذلك تحدد مواضع موانى ومدن خط الســـقوط فى أمريـــكا Fall-Line الحافة الداخلية التى هى حافة هضبة بيدمونت .

على أن تطور تكنولوجيا الملاحة وما أدى اليه من ازدياد هـــائل فى حجم وغاطس السفن سلب الأهمية من مواضع الحافة الداخليـــة ونقلهـــا الى الخارجيـــة ، وساعد على ذلك تزايد امكانيات الوقاية الاصـــطناعية من أخطار الأمواج والتيارات . وفى هـــذه الطفرة الحرجة فقدت موانى الحافة الداخلية كل أو جل أهميتها لموانى الحافة الخارجية . فمثلا فقدت اشبيلية معظم تجارتها البحـــرية لقـــادس ، وروان للهـــافر ، ودوردرخت لروتردام ، وبرســــــتو لابنونمث Avonmouth ، وريبى Ribe التى كانت ميناء جتلند العظيم عـــلى

نهاية استيوارى نيبسا Nipsaa فورثتها أزبيرج Esbjerg . أو أن موانى الحافة الداخلية تحايلت على الأزمة بأن انشأت لهـــا « موانى أماميـــة outports» على الحافة الخارجية لاستقبال السفن الكبرى ، بينما لجأت الى تكريك وتحسين المجرى اليها هى نفسها .

من هنا ظاهرة « الموانى التوائم «twin ports» الشائعة حتى لتـكاد تصبح اتجاها عاما : برمن ــ برمر هافن Bremerhaven، دانزيج ــ نويفافاسر Neufahrwasser شـتتين ــ سفينيميندى Swinemünde ، همبـــورج ــ كوكسهافن ، لوبيك ــ ترافيمينده Travemünde ، لندن ــ تيلبرى ، جلاسجو ــ بورت جلاسجو ، بريستول ــ ايفونمث Avonmouth ، تونس ــ لاجوليت (حلق الوادى) ، نانت ــ سان نازير ، بوردو ــ بوياك Pauillac ، لاروشل ــ لاباليس La Pallice ، أوبورتو ــ ليكسون Leixoes روما ــ أوستيا ، أثينا ــ بيريه ، ارجوس Argos ــ نوپليا ، بوماومتادى ــ بنانا .

وقـد تلجأ موانى الحافة الداخلية الى حفر قنوات وسط المدخـــل المائى أو على اليابس لقطع الطريق على المينـاء الأمامية : كقنـــاة Pantiloff فى خليج كرونشتات Kronstadt الى لننجراد ، أو قناة كونجسبرج فى خليج فريشز هاف Frisches Haff ، أو قناة اللوار الى نانت لتسترد تجارة الهند الغربية التى كانت أسرتها سان نازير ، أو قناة مانشستر الملاحية ، أو كتعميق وتطهير هامبورج الدائم لمدخل الالب حتى لم تترك لكوكسهافن فرصة للنمـو الحقيقى ، أو كتعميق الكلايد لنقل الأهمية من بورت جلاسجو الى جلاســجو نفسها ، أو كتكريك الشطوط التى كانت تعترض مدخل الكونغو لنقل الأهمية من ميناء بنانا المتواضع الى بوما ومتادى فى الداخل ، على أن مثل هــذه الوسائل الباهظة غير ممكنة الا اذا كانت الميناء الداخلية من الأهميـة والقوة والغنى بحيث تبرر وتمكن للتكاليف .

ومثل هذه المشاكل والعقبات التى تحف بمواضع الأنهار الاستوائية ، تتضاعف فى حالة مواضع الأنهـار الدلتاوية • فهى مواضع قصيرة العمر بعامل الارساب الذى يدفعها باستمرار الى الداخل • ولذا فاما أن يرتبط تاريخها بالتكريك الدائم الباهظ ، واما بالانحدار المطرد • فمثلا برايلا وجلاتز على السولينا وسان جورج يقوم كيانهما على التكريك ، وكذلك البصرة وعبدان وخورام شهر • وكلكتا على الهوجلى مثال كلاسيكى لعيوب الموضع الدلتاوى ، وهى الآن تفكر فى قناة ملاحية تنقذها • ورانجون كانت تهدد حياتها رواسب الشطوط الدلتاوية • وليست نيو أورليانز فى موضع تحسد عليه • وبرانكيا على دلتا الماجدلينا فى كولومبيا أخذت تتقهقر حتى تحتم انشاء ميناء أمامية عند سابانيلا Sabanilla ، ولكنها ما لبثت أن تقهقرت فظهرت ميناء أمامية ثانيةعند بورتو كولومبيا Puerto Colombia ، حتى اذا استفحل الأمر شقت قناة فى المجرى المائى وسورت حتىبرانكيا ، فعادت اليها أهميتها القديمة، ونفس المشكلة تتكرر فى أنهار الصين الثلاثة وخاصة سيكيانج حيث تعانى كانتون كثيرا . مما أعطى الفرصة لهنج كونج لتنمو كثيرا ، وجعل الأولى تفكر فى انشاء ميناء أمامية •

٣ ـ **الجبهة المائية :** ينبغى الا تكون هـذه ضحلة بل عميقة عمقـا كافيا ، ولكن ليس أكثر من اللازم ، فان شـدة العمق لا تسـمح بالارسـاء anchorage • كما ينبغى أن تكون واسعة فسيحة تسمح بالحـركة السهلة لعدد كبير من السفن . ولكن أيضا ليس اكثر من اللازم ، فان شـدة الاتساع تعرضها لفعل الرياح فتصبح بحيرة متلاطمة مضطربة • وبالمثـل يساعد المد والجزر حيث يوجد على خروج ودخول السفن ، ولكن اذا كـان ارتفاع المد شديدا جدا كان هذا معاكسا . كما فى كل الموانى البريطـانية مثل لنـدن وليفربول حيث اضـطرت لندن الى انشـاء أرصفة docks تغلق كالأهوسة • وهذه العقبة لا تعرفها الموانى الأمريكية والألمانية •

كذلك تمتاز الجبهة المائية الفسيحة ، كالواجهات البحرية مثلا ، بانهاتمكن من انشاء الأرصفة الناتئة piers ، بينما الضيقة النهرية تمنع هـذا • هكذا تمتاز كل الموانى الأمريكية تقريبا لوفرة المجال المائى بظاهرة مجموعات الأرصفة الناتئة المتعددة بحيث تبدو جبهاتها كالمشط المسنن comb-like هذا بينما اضطرت همبورج الى حفر شقوق غائرة slips • كذلك ينبغى للجبهة المـائية أن يطوقها الساحل او يغلفها بصورة تكسر أثر الرياح وتترك بوغازا ضيقا نسبيا ليمكن السيطرة على الدخول والخروج •

والواقع أن مسألة الرياح والأمواج مسألة هامة ، تحتـــاج الى وقفة خاصة • فالمرافىء المحمية فى الكاريبى عامة تقع على شواطىء جزره الجنوبية، بينما السواحل الشمالية معرضة للرياح التجارية السائدة • ولذلك أصبحت مرافىء شوتجات Schottegat ، كراكســباى Caracasbaai ، Willemstad فيلمشـــــتاد ، فى جنوب كورساو من أعظم موانى البترول فى العالم • وفى حوض البحر المتوسط تتمثل المشكلة فى الرياح الغربية السائدة ، والمحليــة كالمسترال والبورا • فمرسيليا تكلفت باهظا لتحمى نفسها من الرياح الغربية• وخليج نابولى حوض طبيعى عميق ممتاز لا ند له على ساحل ايطاليا الغــربى ومحمى من البحر المكشوف ، ولكنه مفتوح للرياح الجنوبية ولذا استدعى كثيرا من خطوط تكسير الأمواج breakwaters • وميناء الجزائر عليهــــا أن تواجه بحرا عاصفا هائجا من فعل الرياح الشمالية ، ولابد من الحواجز وخطوط التكسير • ومرافىء ساحل دالمشيا تعانى من البورا • وفى منــاطق الموسميات تعانى بومباى من الجنوبية الغربية ، ولكنهـا لحسن حظهـــا تتكون من عدة جزر تخرج من اليابس الى البحر ثم وصلت صناعيا بالردم ، مما جعلها فى حمى من هذه الرياح • أما مدراس فتعانى جدا من الرياح الشمالية الشرقية الشتوية ، ولذا أقيمت خطـوط تكسير الأمواج البـاهظة

التكاليف . وكما فى بومباى ، تظهر أهمية الجزر الساحلية offshore من حيث توفير الحماية من الرياح فى حالة ميناء فيكتوريا على جزيرة هنج كونج وفى مواجهة القارة ، فهناك حماية طبيعية من أخطار التيفون (محرفة عن الطوفان العربية) المحطمة . بل ان جزيرة ايرلندا برمتها تكاد أن تكون خط تكسير طبيعيا هائلا بالنسبة لموانى غرب انجلترا وخاصة ليفربول ...

تلك جميعا هى شروط الموضع المثالى للميناء التجارية . وهى شروط صعبة التحقيق والمنال ، ولذا كان للموضع قيمة حيوية كبرى فى الماضى . ولكن هذه القيمة قلت كثيرا فى القرون الأخيرة ، لأن تطور التكنولوجيا مكن من ضبط عناصر الموضع والسيطرة عليها . والواقع أن كثيرا من الموانى الحديثة ليس طبيعيا بدرجات متفاوتة . فمرسيليا ليست ميناء طبيعية فى الحقيقة : فالجزء الطبيعى الأصلى (Calanque) أصبح الآن الميناء القديم Vieux Ports بمياهه الآسنة التى لا تدخلها الا عدة زوارق ، بينما كل الأحواض الحديثة خلقت قطعة قطعة من لا شيء مطلقا خلقا اصطناعيا . وقد لاحظ جيل سيون Jules Sion ملاحظة ثاقبة عن موانى البحر المتوسط ، فهو يجد أن الموانى الكبيرة اليوم ليست الا « موانى اصطناعية تكون كل منها حول مرفأ طبيعى جيد » . وهو بذلك يؤكد أهمية دور التعرجات الطبيعية articulations فى تحديد مواضع الموانى الكبرى، دون أن ينسى الجانب الاصطناعى .

بل ان هناك الآن موانى تبنى فى نقط لا تبدو صالحة اطلاقا لأى موضع . فمنذ ربع قرن خلق ميناء جدينيا بتصفية واستصلاح مستنقعات الساحل ، وفى ١٩٣٨ ، كانت حملة السفن التى دخلته ٦ر٤ مليون طن وقد خلق المهندسون الانجليز ميناء كوتشين على ساحل الملبار بين ١٩٢٠ ،

١٩٣٠ على موضع يبدو مضادا تماما ومفعما بالعوائق الكبرى . ومن قبل خلق بطرس الأكبر سان بطرسبوج (لننجراد) فى موضع شبه مستحيل ... فالمرفأ اليوم هو من عمل الانسان ، عمل الكراكات وخطوط تكسير الأمواج ، أكثر منه عمل الطبيعة . ومن العقيم أن نتتبع الأمثلة ، يكفى أن نقول عامة أنه يندر أن نجد ميناء حديثة تخلو من عنصر اصطناعى فى تكوينها .

أهميــة الوظيفــة

تصل الموانى التجارية الى احجام هائلة ، بل يمكن القول أن أكبر المدن فى العالم هى موان تجارية . ويكفى أن نذكر لندن ونيويورك وباريس وطوكيو . بل ان أكبر مدينة فى كل قارة عدا افريقيا هى ميناء تجارية ساحلية : نيويورك ، لندن ، طوكيو ، بوينوس أيرس ، سيدنى ... وفى البلاد الجديدة والمستعمرة تكاد تكون كل المدن - وخاصة المدن الكبرى موانى تجارية .

وتصل الموانى التجارية الى هذه الأحجام القصوى بفضل قوتها الجاذبة للوظائف الأخرى . فهى تدعو اليها الوظيفة الادارية بكل مراحلها ، كما أن الوظيفة الحربية ضرورة شبه عالمية فى الموانى التجارية ، وهذا ما يميز الميناء التجارى عن المدينة التجارية الداخلية . فالميناء التجارية هى بالضرورة حدود ، ولابد من طوابى وقلاع واستحكامات عسكرية فيه للطوارىء بينما ليس هذا ضروريا فى كل المدن التجارية الداخلية .

وأهم من هذا كله الوظيفة الصناعية ، فان الميناء التجارية بحكم موقعها ووظيفتها تتداول كثيرا من السلع والخامات . ومن المصلحة أن يعالجها الميناء بالتصنيع بدرجات متفاوتة . ففى موانى التصدير تصنف

السلع وتدرج grading وتخضع لنوع من الصـــناعات التحويلية · فينقى المطـاط من شوائبه ويضرب الأرز ، ويجفف الكاكاو ، وفى موانى الاستيراد تحول الصويا الى زيوت ··· الخ · ولكن ضخامة السلع قد تمنع أحيـانا هذه الصناعة التحويلية تفاديا للشحن والتفريغ والنقل الاضافى : فيصـدر القطن مباشرة من بومباى ، والأرز من رانجون وسايجون ، والبن من سانتوس ··· الخ · فالوظيفة التجارية البحـرية قد تدعو الى الوظيفة الصـــناعية بشكل واضح ، ولا تدين الفلاندر بكونها المركز الصناعى الكبير فى العصور الوسطى الا لموقعها التجارى الفذ · ولهذا كثيرا ما يتعذر تصنيف الموانى : تجارية هى أم صناعية ·

وليس من السهل التعميم على أحجام الموانى · فهنـــاك بضـعة من الموانى مسلوبة فى نمـــو السكان لوقوعها فى ظل مدينـــة كبرى هى عاصمة اقليمية أو وطنية · فمثلا ليث وبيريه وفريمانتل ليست سوى ضـواحى لادنبرة واثينا وبرث على الترتيب ، بل هى تقريبا « حى الميناء » من المدينة · هـــذا بينما لاجويرا وسانتوس وكلاو هى بصـــورة أصح موانى مدن كراكـــاس وساوباولو وليما · وعادة لا تزيد الموانى الأمامية حجما عن الموانى الداخلية التى تحل محلها ، لأن الميناء الداخلية تكون قد توطدت كمركز تجارى قديم · وتظل الميناء الخارجية له بمثابة « ضاحية تجارية tarde suburb » .

ومن المســتحيل أن نعثر على علاقة مبـاشرة بين نشـاط الميـناء وبين حجم سكانها · فكل من الطرفين نتيجة مستقلة لعـدة أسباب · فكثير مـن الموانى هى مدن عاصمية قديمة ومراكز للحكم والثقافة والتجارة والصناعة : لندن ، ستكهلم ، أوزلو ، كوبنهاجن ، امستردام ، لشـبونة ، وبعضها مراكز عاصـمية أحـدث : نيويورك ، كلكتا ، سيدنى ، بوينوس ايرس · وأحيـانا تدرك الميـنـــاء بعض هـــذه الوظيفة العاصـمية دون أن تصبح عاصـــمة

الدولة : مونتريول ، بومباى ، كيب تاون ، مرسيليا ، برشلونة ، انتورب ، روتردام · وأحيانا نجد موانى عظمى ولكن حجمها متواضع : سوتمبتن ، شربورج ، الهافر ، وموانى كبيرة نشطةبأحجام قليلة : امدن ، دنكرك ، سافونا ، هاليفكس ، موبيل ، فيراكروز ، ايست لندن ، لورنسو مركيز ، بيرا ، موجى ··· وبمعنى آخر فان نمو المدن الكبرى هو نتيجة لمجموعة من العوامل الجغرافية اكثر تعقيدا من نمو الموانى ·· ومع ذلك يمكننا ان نعمم فنقول ان الموانى تميل الى أن تكون مدنا كبيرة وغالبا اكبر المدن · وهذا الى حد بعيد انعكاس للأثر الحافز للتجارة البحرية فى الماضى والحاضر ·

معنى هذا أيضا أن نسبة كبيرة من المدن الكبرى ساحلية التوزيع ، وهذه حقيقة هامة · فواضح فى التطور التاريخى أن أهم المدن وأكبر الأحجام كانت هى السلسلة العقدية التى تطوق كتل اليابس الهامة ، خاصة فى أوربا · ويضيف لابلاش ملاحظة ثاقبة : فعلى مر القرون اتسع افق النشاط التجارى بين البحر والبر ، واتسع مجال نفوذ البحر فى اليابس ، كما اشتد تفاعل اليابس مع البحر ، لاسيما بعد أن تحسنت المواصلات البرية التى كانت متأخرة نسبيا عن البحرية · بمعنى آخر اتسعت أبعاد مناطق الاحتكاك بين البر والبحر ، واتسع النطاق الهامشى ، فادى هذا الى اجتذاب أعداد ونسب متزايدة باستمرار من سكان الداخل الى الساحل للقيام بهذا التفاعل المتزايد · أى أن نسب سكان الموانى ، وبالتالى أحجامها ، زادت باستمرار ·

«If it were lasting, the present disproportion between the population of certain great maritime entrepôts and the regions of which they are a part might be called hypertrophy.»

هذا واضح فى بريطانيا وأوربا وفى استراليا وامريكا الجنوبية · واذا كانت انجلترا فيما مضى هى « أستراليا العصور الوسطى » ، بمعنى

تركز نسبة كبيرة من المدن على السواحل كموانى ، فان هذا التركن لا يكـاد يقارن بما هو اليوم فى استراليا أو فى انجلترا ٠

واخيرا فاذا كانت احجام الموانى التجارية تصل الى مستويات مرتفعـة هكذا ، الا انها يعيبها انها تقوم على اسس خطرة مهددة فى أى وقت ، فتحول التجارة يمنع تدفق الحياة الى الميناء التجارى ٠ وأحجام الموانى التجارية فى البحر المتوسط والبلطيق والشمال والأطلسى تعكس بكل أمانة ودقة ذبذبات طرق التجارة الرئيسية فى العالم القديم ٠ بل حتى موانى الصيد شهدت هذه الذبذبات العنيفة بانتقال الأسماك من مصايدها وهجراتها : هجرة الرنكة من البلطيق الى الشمال ، فانحدار مدن الهنسا وقيام امستردام ، وانتقال موانى الصيد من ساحل انجلترا الجنوبى وخاصة بريكزام الى موانى الســاحل الشرقى ٠

الفصل الثالث

الوظيفة السياسية

تطور الوظيفة السياسية

كانت الادارة ضرورة أولية منذ نشأ المجتمع المستقر ، وكان لابد لها من أن تمارس من نقطة مركزية ، من الوظائف المدنية الأولية بلا شك ، وفى التاريخ القديم والشرق القديم كانت هذه الوظائف الثلاث متلازمة • وقد أتى على الوظيفة السياسية حين من الدهر اختلطت فيه فكرتها اختلاطا كاملا بفكرة المدينة ـ هذا فى عصر « دول المدن » city-states الذى تبلور فى أثينا واسبرطة ، وبلغ القمة فى روما • فالوظيفة الادارية خلاقة للمدينة الادارية • وقد تشكلت هذه المدينة بشكل الوحدة المكانية الادارية التى قامت من أجلها ، وتناسبت معها ، وتطورت بتطورها • ولقد تطورت الوحدة المكانية الادارية بتطور عامل أساسى هو النقل والمواصلات ، وأمكن التعرف على ثلاث مراحل أو سلمات من الوحدة المكانية الادارية •

١ ـ **العصور القديمة** : ففى الظروف السياسية والاقتصادية البدائية يميل المجتمع الى أن يتشكل بشكل الوحدات الطبيعية الصغرى أو المحلية • ففى أوربا الغربية والوسطى أخذت الوحدات الادارية أصولها فى الماضى السحيق ، ولكنها أخذت شكلها المحدد فى العصور الوسطى وأصبحت بالتدريج وحدات لشعور الجماعة ووحدات حضارية على مستويات مختلفة • ففى العصور الوسطى كانت الجماعات البشرية قد أخذت تبرز من التنظيم القبلى وتخلفه وراءها لتنتقل الى التنظيم

السكنى . فلقد كانت كل جماعة قبلية تحتل مساحة معينة مركزها منطقة ملمومة واضحة الشخصية سهلية مكشوفة قابلة للزراعة والسكنى ، كواد صغير أو جيب سهلى خصيب أو منحدر بيدمونتى قابل للرى أو كسهل فيضى ، وتتكون حدودها بوضوح وسعة من مناطق فصل غير مسكونة تتألف من الغابات أو المناقع أو التلال . ومثل هذا الموازيكو من وحدات السكنى كان عاملا مساعدا للبدايات السياسية ، فان المجتمع الصغير الذى يضمن عيشه من حقوله الخصبة وحمايته بحلقة العوائق المحيطة سرعان ما ينمو فيه التماسك والاستقرار السياسى والاجتماعى .

ولقد كان النظام الاقطاعى فى أوربا الوسيطة متلائما تلاؤما فذا مع صورة اللاندسكيب الطبيعى . فان لورد المانور « manor » ـ وهى وحدة الاقطاع ـ لم يكن فى الواقع الا « الريس » الأعلى لمزرعة اكتفائية معاشية كبيرة subsistence farm يعمل فيها عدد من العائلات المرتبطة قانونا بالأرض ، وقد يجتمع « العوامcommons » فى المانور تحت حائط قلعة البارون أو الكنيسة للتجارة او للأعياد فى بعض أيام الأسواق ، أو للالتجاء والحماية من هجمات الأعداء الآتية من خارج الاقطاعية . والواقع أن كلا من عامل الدفاع ممثلا فى قلاع البارونات والكونتات burgs ، وتنظيم الكنيسة ممثلا فى ابروشيات الاساقفة dioceses ، دعا الى قيام المدن كمراكز لهذه الوحدات .

وتظهر أهمية هذه المدن لتلك الوحدات فى أن كلمة مدينة city تشتق من civitas اللاتينية ، ويرادفها باليونانية polis كما رأينا . وفى اللاتينية والاغريقية كانت هاتان الكلمتان تجسمان فكرة دولة المدينة city-state التى هى الدولة كوحدة صغيرة لها بؤرة مركزية لحياتها ونشاطها ، والتى لا يكون المجموع فيها كبيرا جدا مساحة أو سكانا حتى لا تحول دون الحكم الصالح . ولكن كلمة civitas أخذت بالتدريج

حتى أوسع عموماً ٠٠ فمنذ عام ١١٥٠ — وهو التاريخ الذى نضجت فيه فكرة العصور الوسطى عن المدينة — أصبحت الكلمة تعنى حلة صناعية تجارية لها قانونها الخاص وحائطها المحصن ٠ على أن المرادف الفرنسى cité ظل طوال العصور الوسطى ينصرف الى مركز الأسقف diocese

ومع نمو وتوسع المدن أثناء العصور الوسطى فى غرب ووسط أوربا أصبحت المدينة مركزا للدفاع والادارة ، وللصناعة والتجارة ، ولو أن هذه الوظائف لم تجتمع كلها فى المدن الصغرى التى تغطى الجزء الأكبر من الريف ٠ وكانت المدن اما تعين مراكز للاقليم المحيط على أساس قانونى de jure او تصبحها بالفعل de facto ٠ وعلى العموم فان ارتباط الريف الوثيق بالمركز الادارى فى الماضى — كما هو فى الحاضر — يتضح فى وجود مقاطعات أو بلاد pays تشتق أسماؤها من أسماء المدينة العاصمة : Poitou Maconnais ، Laonnais ، Anjou ، Touraine ، ٠٠٠ الخ ٠

٢ — **العصور الحديثة** : ولكن مع عملية ازالة الغابات وتصريف المناقع التى بدات فى العصور الوسطى ، اخذت حدود الفصل بين تلك الوحدات الصغرى تنكمش وتتلاشى ، بينما اخذت الوحدات نفسها تتلاحم وتتداخل ٠ فأخذت وحدات ادارية اكبر تحل بالتدريج محل الوحدات الصغرى ، لأن المواصلات تقدمت بينها ٠ وقامت نوايا الوحدات المتوسطة الجديدة على أسس التجانس الاقليمى غالبا ، كالتضاريس ، وبخاصة المناطق التى يسهل تمييزها بوضوح على خريطة التضاريس حتى عرفت تقليديا باسم مشترك ، مثل سهول البو ، الأندلس ، أكيتين ، حوض باريس ، السهل الانجليزى ، المنخفضات الاسكتلندية ٠ او قد تقوم تلك النوايا على أساس من المناخ المحلى ، مثل قشتالة القديمة ، قشتالة الجديدة ، الغرب Algarve .

أو على أســاس من التربة المحلية . ـس جتلند التى تحد من ناحيـــة اليــابس بسهل رملى عــديم الأهميــة ، وسكانيـــا Skane التى تتفق مع الجزء من السويد الــذى يغطى جيــدا برواسب الجليــد ، أو فريزلاند التى كانت أصلا مجموعة من التــلول hillocks تقــوم على دلتـــا مستنقعية ، أو فرانكونيا التى هى وحــدة طبيعية تتألف من منخفض فيضى غالبــا ما تحيط به التلال المنخفضة الجــدباء ، أو بريتانى التلية الجرانيتية الجــدباء . ومن الوحدات التى لعبت دورا هــاما وسكس ، جيين Guyenne ، ساكسونى ، كونتية البرتغال .

واذا وقع اقليم على طريق تجــارة رئيسى الى جانب خصبه الزراعى ، أصبح قويا من الناحية السياسية ، مثل بروفانس وبرجنديا وسوابيا ، واللورين والبندقية ، ولومبارديا . بل حتى اذا انعدمت التــربة الخصبة فان الموقع التجارى الممتاز فيه الكفاية مثل شامبانيا الغنية فى واحــد من افقر أجــزاء فرنسا زراعيا . وقد اثرت توسكانيا والفلاندرن على الصناعة الى جــانب التجارة والزراعة . بل ان كثيرا من هذه الكونتيات والدوقيات والاسقفيــات وغيرها من وحدات الدرجة الثانية برزت كثيرا وظهرت على أقرانها مثــل نورماندى ، بورجنديا . كولونيــا . سكسونيا ، النمسا ، البندقية ، جنوة ، توسكانيا .

وفى كل هــذه الحالات ارتبطت الوحدات الجديدة بمدن وقواعــد ادارية جــديدة تتناسب مع حجمها ونفوذها . وقد كان القرن ١٧ ، ١٨ هو العصر الذهبى وأوج العواصم الاقليميــة السياسية والحضارية . وفى ألمانيا خاصة كان لكل من الدويلات الصــغيرة العديدة عاصمتها وبلاطهــا الخاص وكــل الجهاز الخاص بحكومة مستقلة ذات سيادة ! ولهذا فان العاصمة الصــغيرة تعد من أهم ملامح المدن فى ألمانيا حتى اليوم .

٣ ـ **الدولة الحديثة** : على أن تطور المواصلات والارتباط المطرد بين هذه الوحدات الاقليمية لم يلبث أن بدأ عملية ثانية من التجميع والتكتيل بين الأجزاء التى خلقت بينها وحدة فى الشعور والحضارة ، فبدأت فكرة الدولة الحديثة nation-state ٠ ومعها ظهرت العواصم الوطنية التى نعرفها جيدا ٠ وفيها تتبلور صفات العاصمة كرأس لقومية وطنية ، وتكف عن أن تكون مجرد مركز ادارى أكبر أو نقطة قيادة عليا تتجمع فيها الاشارات حول مركز تلغرافى ٠ بل تصبح داخليا المركز الذى يتطلع نحوه كل البلد ، « وضابط الايقاع » الذى يحفظ التوازن والتكامل بين شعور الأقاليم ويجمع شتات عواطفها وتوجيهها ، كما تصبح خارجيا الرمز السياسى الذى يعبر عن الحياة العميقة للدولة وعن آرائها وفلسفتها الحيوية ، ونافذة تطل منها على العالم ٠

٤ ـ **العواصم العليا** : على أن العاصمة الوطنية ليست ابدا آخر مرحلة من مراحل تطور الوظيفة الادارية ـ السياسية ، وان تكن بلا شك القمة الطبيعية ٠ اذ أن ترابط العالم المتزايد بتقدم المواصلات خلق مرحلة أو درجة رابعة من العواصم قد لا تقع على خط النسب المباشر السابق ولكنها واضحة التحديد ، وهى ما يسميه شابو « العواصم العليا » supercapitals وهى التى تتعدى حدود دولها السياسية ٠ فمدريد ولشبونة كانتا مراكز امبراطوريات استعمارية واسعة ٠ وكذلك باريس وامستردام الآن ٠ وأما المثل الأول فهو لندن فكانت الامبراطورية أو الكومنولث تتألف من عدة دول ذات سيادة لكل منها برلمانها وحكوماتها وعاصمتها ، لكن لندن تبدو بينها كعاصمة العواصم أو العاصمة العليا التى تسود أوتوا وكيب تاون وكانبرا ٠٠٠ الخ ٠

وهناك نوع آخر من السيادة بين العواصم يتم فى درجات ومعانى

متفاوتة • فمدينة الفاتيكان الكاثوليكية الرومانية يمكن اعتبارها عاصمة عليا تؤلف دولة قائمة بذاتها لها دخلها وتصدر جوازات مرورها وكل من فيها (١٠٠٠ نسمة ١٩٢٢) يعتبر مواطنا فاتيكانيا ، وان تكن هى مجرد حى من مدينة تعيش فى تواؤم symbiosis معها وعليها ، مثلا فى النور والغاز والماء ••• وجنيف كمقر عصبة الأمم كانت لمدة ٢٠ سنة عاصمة عالمية تدور كل عناصر جهازها الضخم من مصالح وسكرتارية وأرشيف وممثلين وصحفيين وفنادق نزول ••• الخ حول الوظيفة السياسية البحتة • واليوم تأخذ هيئة الأمم المتحدة .U.N.O صورة أكبر وأضخم فى نيويورك •

ولربما كان من السابق لأوانه أن نتحدث عن عواصم العالم ، ولكن القائم ليس الا جرثومة وبدءا لها • والمحاولات التى تبذل الآن لتركيز المشاكل المشتركة بين عدد من الدول كثيرا ما تأخذ شكل المؤتمرات المؤقتة والدورية ، كمؤتمر الكومنولث فى انجلترا ، ومكتب العمل الدولى • وكثير من هذه المؤتمرات يتحرك من دولة الى أخرى لزيادة التفاهم • وهذا يشبه شارلمان حين كان يتنقل بحكومته من قصر الى قصر ، باعثا بذلك الحياة فى مدينة بعد أخرى بصورة عاصمية •

اذن فتطور الوظيفة والمدينة الادارية ارتبط باتجاه الوحدة الادارية من المضيق الى الواسع ، الذى ارتبط بدوره بتطور المواصلات ووسائل النقل أساسا • وقد ترتب على هذا التطور عملية تغاير differIntation فى المدينة الادارية من ناحيتين : ناحية الموضوع وناحية الشكل • فمن ناحية الموضوع حل محل التجانس العام فى المدن الادارية هيراركية من ثلاث درجات : مدن ادارة محلية ، واقليمية ، ووطنية • ومن ناحية الشكل اختزل عدد المدن المعتبرة عواصم مستقلة ، أى تطورت من العديد الى القليل ، وصحب هذا تركيز ادارى هائل فى القلة المنتخبة •

وقد كانت عملية الاختزال والانتخاب هــذه مسألة صراع تحكمت فيهــا عوامل مختلفة ، ليس اقلها أهمية أن الوظيفة الادارية ليست عملية نمو وئيد تدريجى كما هو الحال فى الوظيفة التجــارية أو السكنية أو الصناعية مثــلا ، ولكن لها غالبا أصلا محددا نتيجة قرار أو مرسوم مفروض قد يرفع الى مرتبة العاصمة مدينة مثل كوناس أو قد يخلق عاصمة برمتها من لا شىء اطلاقا مثل كانبرا •

فنشأة العاصمة أو المدينة السياسية اذن قد تتم بطريقتين : ـ طريق النمو الطبيعى لمدينة كبيرة هامة متعــددة الوظائف ، تجمع بين التــــاريخ القومى أو القيمة الاقليمية وبين النشاط الاقتصـــادى الحيوى ، فيصبح مــن الطبيعى حين تنتخب عاصمة أن ترشح أو يقع عليهــا الاختيــار • وأما أن تتخذ العاصمة مدينة صــغيرة أو جديدة تماما ، لأسباب قد تكون وقد لا تكون طبيعية معقولة ، ولكنها على أى حال تبدو أسبابا اصطناعية بالنظر الى تجاهل مراكز أعظم ولها دواعى أقوى للاختيار •

لهــــــذا يميز كاميـــــل فاللو وجــــان برون بين نوعين من العواصم : العواصم الطبيعيـــــة capitale naturelle ، وهى نبت ونمـــــو تاريخى طبيعى ، مثــل لنــدن وباريس والقــاهرة وروما ، والعــواصم الاصطناعية capitale artificielle ، وهى عواصـــم « بالأمـــر fiat capitals» بلا جذور تاريخية أو سيادة اقتصادية ، مثل واشنطن وكانبرا •

الموقــــع

بينما لا يكاد يكون للموضع اعتبار ، يمثل التوقيع مشكلة على جانب عظيم من الأهمية فى العواصم ، لأنهــا من نوع خاص جــدا ، وأخطــاؤها لا تصحح نفسها بالتدريج و « بالرتوش » كما فى حالة التجارة أو الصناعة •

وقد أجمل فون كورنيش الشرط الرئيسى العام لمواقع العواصم الكبرى فى كلمة واحدة : « الموقع البارز orward position » ، لأن العاصمة ليست « مكتبا رئيسيا head-office » فى الداخل فحسب ، ولكنها أيضا نافذة على العالم الخارجى . فتحديد موقع العاصمة تتجاذبه فكرتان : وظيفة العاصمة الداخلية « كضابط ايقاع » لاقليم الدولة ، ووظيفتها الخارجية « كولى أمر » الدولة مع الدول الأخرى . والفكرة الأولى تجنح بالعاصمة الى مبدأ الرأس وبالتالى موقع التوسط الجغرافى ، والثانية الى مبدأ البوابة gateway وبالتالى الموقع الهامشى . ويلخص سور المشكلة بايجاز فى سؤال واحد : « Centrales ou peripheriques ? » ... وفى كلا الحالين لابد من شرط الموقع البارز . ولكن هذا الشرط العام لا يتحقق الا عن طريق شروط خاصة يمكننا أن نميز منها خمسة هى : التوسط الهندسى ، الاكيومين ، النواة النووية ، التوجيه السياسى ، العامل التاريخى .

١ ـ **التوسط الجغرافى** centrality بالنسبة لاطار الدولة ، ينبغى مثاليا للعاصمة أن تتوسط الدولة وأن تكون منها فى مركز الثقل الهندسى . ذلك ضمانا للحماية من أخطار الوقوع فى حالات الحرب ، لأن سقوط العاصمة يحطم معنويات الدولة ويعنى عادة انهاء الحرب بالاستسلام الكامل ، كما حدث فى حالة باريس ١٨٧١ ، وسهول فاجرام Wagram التى قررت مصير فيينا وبالتالى النمسا كلها . لهذا تبتعد العواصم عادة عن الحدود البرية والبحرية ـ « أطراف الموسى » ـ بقدر الامكان . وقد نقلت العاصمة من استنبول التى أصبحت هامشية جدا excentric بعد اقتطاع الدولة . ولهذا أيضا نجد مدريد فى وسط أسبانيا ، روما فى وسط ايطاليا ، القاهرة وسوابقها جميعا فى موقع وسط بين الدلتا والوادى ، وقد ظلت بورج Bourges لفترة طويلة عاصمة فرنسا .

وقد يكون اختيار العاصمة فى الوسط الهندسى للدولة بقصد الرغبة الواعية فى ايجاد التوازن بين مصالح اجزائها المختلفة • فوارسو اختيرت فى القرن ١٦ كحل وسط بين العاصمة البولندية القديمة كراكوف والعاصمة الليتوانية فلنا ، وذلك بعد أن تم اتحاد أسرتيهما الحاكمتين • وبروكسل نمت كعاصمة قرب الحدود بين اقليمى بلجيكا الوالونى والفلمنكى • ومدريد اختيرت كمنافس يقابل تهديدات برشلونة وبلنثيا وسيفيليا ، ولكن أساسا لكى تسود برشلونة بوجه خاص • ومن قبل نزع فيليب الثانى تاج العاصمة عن توليدو رغم موقعها الجيد وتاريخها الحافل الى واد غير ذى زرع ، مدريد ، لكى يتحاشى طغيان أو انفصالية قشتالة بعد التوحيد • كذلك برلين ، حاولت بواسطة مطامع حكام بروسيا أن تسيطر على المدن الأخرى وذلك قبل التوحيد بكثير •

واذا كان عامل التوسط الجغرافى بالنسبة لاطار الدولة يعنى أى علاقة معينة . فهو يعنى علاقة وثيقة لا شك فيها بين عنصرين من أهم عناصر الجغرافيا السياسية : الحدود والعاصمة • ومن ثم فكل ذبذبة فى الاطار – فى الحدود – تهز توسط العاصمة • فبرلين مثلا كانت تزداد توسطا باطراد خلال القرن ١٨ . ولكن اعادة تكوين بولندة قربها فجأة من الحدود الشرقية وأفقدها توسطها • كذلك فى فترات التوسع السياسى تتحرك الحدود بسرعة ، ومعها العاصمة . لأن وظيفة العاصمة فى هذه الفترات هى أن تكون رأس حربة ومركز قيادة • أما فى فترات الاستقرار والتبلور السياسى فتصبح وظيفة العاصمة التنظيم الداخلى وتسعى الى موقع عميق أمين • هكذا خلفت مدريد توليدو ، وهكذا شهدت فرنسا سلسلة من العواصم المتعاقبة التى تعتبر هامشية متطرفة الآن . أرل ، ليون ، ريمس ، لاءون . سواسون ، نوايون Noyon • فالخلاصة اذن بوضوح أن العلاقة

بين الحدود والعاصمة هى وظيفة وخاضعة للخطة التاريخية ، أى أن فيهـــا عنصرا شديد التغير ٠

٢ ـ **الاكيومين** : ولــكن اطــار الدولة ليس دائمــا مضلعا polygon ، وليست لكل نقطة أو منطقة فيــه نفس القيمــة البشرية ٠ ولهـــذا فليس من الضرورى دائما أن يكون الوسط الهندسى هو القلب الحيــوى ٠ وكمــا يقول راتزل : « ان النقطة الوســـطى السـياسية لتختلف عن النقطة الوســـطى الجغرافيـــة (الهندسية) كمــا تختلف الحيــاة عن عمليـــة التبلور » ٠ وهكذا غالبا ما تنقسم الــدولة ـ كــل دولة ـ على اســـاس مزدوج مــن الانتــاجية + القــابلية للسكنى productivity + habitability الى قطاعين مختلفى النسبة : المعمور واللامعمور ecumene, inecumene ٠ فالاكيومين هو ذلك الجزء من الدولة الذى تتركز وتتكاثف فيه أكبر رقعــة مستمرة من السكان وشــبكة المواصــلات وخطوط الحــركة ٠ فهو أغنى أجزاء الــدولة واقواها جذبا للعاصمة واقدرها على اقامتهــا واعالتهــا ٠ ولذا فان الغالب أن العــاصمة ان لم تتوســط الــدولة هندسيا ، فانهـــا تتوســط اكيومين الدولة ٠ والذى يحـــدد الاكيومين بدورد عوامل ثلاثة رئيســـية ، الموقـــع والتضاريس والمناخ ٠

أ ـ **الموقع** : يبدو مثلا فى النرويج حيث يقتصر كل الاكيومين على نطاق من المنخفضات الساحلية يرسم قوســا من أوزلو الى تروندهايم ، والى حد ما فى البرتغال ٠ وكلما زاد اعتماد الاكيومين الساحلى على البحــر فى الربط بين أجزائه ، كلما تحتم توقيع العاصمة فى وسطه لا فى وسط الدولة عامة : كما فى هلسنكى ، ودويلات البلطيق سابقا ، وســتكهلم وأوزلو ولشــبونة ٠ كذلك تحدد موقع واشنطن أصلا بالاشارة الى اطار ســـاحلى صــغير قاصر على الجــزء الشمالى من شرق الأبلاش ، لأن الاكيومين كان رهنــا ونتيجــة

لمرحلة التعمير ، وكانت واشنطن تتوسـطه بين ولايات الشـمال والجنوب والمشرق والغرب ٠

ب - **التضاريس** : واضح أن السهول والأودية التى تنقل المواصـلات والحركة ، وتقطع الخصوبة discontinuity قـد يقصران السكنى والاكيومين على قطاع جانبى أو ركن هامشى ٠ ففيينا مثلا هى بالضرورة على الدانوب ، واسطنبول على المضايق ، وبلغراد على ملقى الدانوب والساف وقرب طلقى الدراف ٠



(شكل ١) توسط موقع واشنطن حين تأسيسها - عن فيرجريف

والواقع أن فيينـا واسطنبول تكاد تؤلفان معا فئة موقعيـة خاصة : فكل منهما عقدة كبرى لطـرق طبيعية هائلة ، ولكن واحـدة منهمـا ليست بؤرة اكيومين طبيعى واضح هام فى الـدولة ، حتى ليمـكن أن نميـز بين نوعين من الاكيومين : واحـد تحـدد عن طـريق الخصوبة الطبيعية ، وواحد عن طريق محـاور الحـركة الطبيعية ٠ فاقليم اسطنبول

فى ذاته فقيـــر ، ولكن الموقع الممتاز على تقـــاطع محورى آسيا ــ أوربا والبحـــر المتوســط ــ الأسود جعلهـــا منـذ أقدم العصور مركزا ضخما ٠ كذلك فيينا تقع فى جيب حوضى صغير انتاجيا ، فى النمسا ما هو أكبر منه . ولكن موقعه الفريد على بوابات قارية وممرات جبلية وعند اتصال الجبـال بالسهول والاستبس بالغابات كان العنصر الحاسم ٠

ويمكن أن نقابل هذا بالقـاهرة ولندن وباريس : القـاهرة حيث تتوج قلب الاكيـومين البشرى المصرى ، ولندن حيث تتوســـط حوض لنـــدن London Basin الذى يتوسط بدوره السهل الانجليزى English Plain ، وباريس حيث تتوســـط ايل دى فرانس Ile de France التى تتوســـط حوض باريس Paris Basin ٠ القاهرة مثـلا تتوسط مثلث نواة الاكيومين النووية الذى يضم ١/٤ السكان جميعا فى ١/٨ الأراضى الزراعية (المنوفيـــة + القليوبية + الجيزة = ١٢٪ من مساحة المزروع فى مصر) ٠ كـذلك باريس تتوسط حوض باريس الذى يضم ⅛ المساحة ، ⅙ السكان من مجمـوع الدولة ٠

ج ــ **المنــاخ :** أخيرا ، فله علاقة لا شك فيهـا بتحديد الاكيومين ، ولـكن ربما كان من ناحية القابلية للسكنى اكثر منـــه من ناحيـة الانتاجية المباشرة ٠ فالعواصم تسعى الى أن تقوم فى النطاق الأمثل مناخا من الدولة ، ولهـــذا تقع فى قطاعاتها الأبعد عن خط الاستواء فى البلاد الجنوبية او المدارية الحارة ــ مثال ذلك كانبرا ، كيب تاون ، دلهى ، الخرطوم الى حد ما ، والقاهرة الى حد آخر ، وقديما انتقلت العاصمة الى الاسكندرية ٠ هذا بينما تجنح العاصمة الى قطاعاتها الجنوبية فى البـلاد الشمالية الباردة . ومن أبـرز الأمثلة لنـدن ثم أوزلو وهلسنكى وستكهلم وأوتاوة ٠

ويبدو أن تأثير المناخ يزداد بالنسبة للعوامل التوقيعية الأخـرى ويغلب عليهـا فى مناطق المنـاخات الهامشـــية أى الشـديدة البرودة أو الشـديدة

الحرارة ، أما فى الوسط المعتدل فيختفى عامل المناخ لتسود العوامل الأخرى . ومع ذلك فبعض العواصم تقوم أو لا تملك الا أن تقوم فى قطاعات رديئة المناخ من الدولة : مثل مدريد التى يضرب بها المثل فى هذا الصدد ، ومثل كلكتا حين كانت العاصمة قديما .

المحصلة النهائية اذن أن الاكيومين ضابط توقيعى هام قد يناقض مبدأ التوسط كما يبدو بصورة خطيرة فى يوغوسلافيا حيث لا تكاد توجد فى أوربا عاصمة تشبه بلغراد فى تطرفها الهامشى الخطير بالنسبة لمساحة الدولة . ولكن من ناحية قد لا يعنى ذلك دائما الهامشية أو الساحلية marginality ، ولو أن الثابت انه يخلق موقعا لا قانون له atypical

هذا واذا كانت الدولة نامية وتغير الاطار ، فقد يتوسع الاكيومين أو يتحرك بالفعل ، ولو أن من النادر أن يهاجر . فاذا هاجر نقل معه العاصمة ، كانتقال الاكيومين السويسرى من أودية بحيرة الكانتونات الاربع « Lake of the Four Forest Cantons » الى السهل الشمالى الغربى ، مما نقل العاصمة الى برن . وكانتقال الاكيومين اليوغسلافى من أودية الصرب الجبلية الى السهول الفيضية الواسعة ، مما نقل العاصمة من راشقة Rashka الى بلغراد . ومنذ قرنين نقل البرتغال عاصمة مستعمرتهم البرازيل من باهيا الى ريو دى جانيرو ، لأن الجنوب ساحلا وداخلا كان قد تغلب على الشمال فى السكان والثروة .

ولكن الأغلب للاكيومين فى الدولة الهامشية أن يتوسع لا أن يهاجر ، فكل فرنسا أصبحت الآن اكيومين الدولة . وقد يرج توسع الاكيومين موقع العاصمة . فالبرازيل أخيرا — وللمرة الثانية — واجهت مشكلة البحث عن عاصمة جديدة بعد توسع الاكيومين غربا من الداخل . وقد كانت خصصت من قبل منطقة للعاصمة الاتحادية Federal Reserve ، ولكن البحث ظل جاريا باللجان عن غيرها ، حتى بدىء أخيرا فى انشاء

العاصمة الجديدة برازيليا التى بدأ الانتقال اليها من ريو فى ١٩٦٠ · وهى تقع الى الداخل ٦٠٠ ميل على سهل مرتفع planalto متوسطه ٤٠٠٠ قدم فى منطقة غير معمورة بعد ، استباقا واجتذابا لتعمير « الغرب » · ولكن الكثيرين يخشون أن تفشل ، كما أن سكان ريو يحاربونها ·

وتتبلور مشكلة توقيع العواصم مع عدم انتظام توزيع الاكيومين داخل اطار غير منتظم أيضا لشكل الدولة فى حالة الدول عديدة الجزر ، خاصة اذا كانت كلها صغيرة متقاربة فى الحجم ومشتتة متباعدة فى الموقع ، فهنا تتنازع كل الجزر على اقامة العاصمة فيها · مثال ذلك اتحاد الهند الغربية ـ البريطانى البداية ـ حيث قامت معركة عنيفة طالبت فيها كل من ثلاث جزر صغيرة بالعاصمة ، وتعددت اللجان والمناقشات طويلا ، فلكل مدعية مبرراتها ·

٢ ـ **النواة النووية :** ولكن كلا من عامل التوسط الهندسى والتوسط الاكيومينى لا يفسر جميع مواقع العواصم · بل هناك ما يسميه هويتلزى « بالنواة النووية nuclear core» ، امعانا فى التاكيد · فقد تتم وحدة دولة ما حول اقليم معين منها ، فيكون من الطبيعى لعاصمة هذه « النواة النووية » أن تصبح عاصمة القومية الموحدة · مثلا اتسعت ايل دى فرانس لتصبح فرنسا ، وحوض التيمز ليصبح انجلترا · ولو لم تكن وحدة فرنسا تمت حول دوقية فرنسا Duché de France ، فليس من المؤكد والثابت أن باريس كانت ستكون العاصمة حتما ·

ولقد كانت الأودية الجبلية المحيطة ببحيرة الكانتونات الأربع هى نواة سويسرا لما وجدت بحيرتها فى طريق التجارة بين شمال وجنوب اوربا عبر ممر سان جوثار · وكذلك لما كانت بروسيا هى نواة المانيا النووية ، فان برلين أصبحت العاصمة ، وتبعت بذلك مصير منتخبى براندنبورج electors الذين أصبحوا ملوك بروسيا ثم أباطرة المانيا ـ

وقد تحددت واشنطن كعاصمة للولايات المتحدة لأنها كانت مركن النواةالنووية للاتحـاد ٠

والعادة أن النواة النووية هى أيضا الاكيومين ، كمـا فى حالة باريس ولندن ٠ لكن قد يتعارض الطرفان فيتجاذبان بينهمـا العـاصمة ٠ فاما أن يغلب الاكيومين كمـا فى حـالة سويسرا ويوغوسلافيـا ، واما أن تتمسك النـواة النووية بالعاصمة بشدة واصرار مما يترك العـاصمة على هامش الاكيومين أو بعيدة عنه كما هو حال واشنطن وبرلين ٠ ولقد كان من العوامل المساعدة لاحتفاظ بروسـيا بعاصمة الدولة الموحـدة رغم انتقال الاكيومين الى الراينلاند Rhineland وتطرف موقع برلين الى الشرق ، هو أنها كـانت رأس الحربة فى مشروع « الاتجاه نحو الشرق Drang nach Osten » .

٤ ـ **التوجيه السياسى** : على أن عوامل التوسط الهندسى والاكيومينى والنووى لا تكفى لتفسير مواقع العواصم جميعا ٠ بل هناك عامل التوجيـه الجغـرافى orientation أو التوجيه الخارجى ٠ ويكون التوجيه الخارجى عادة نحو تيارات الحضارة الرئيسية أو محـاور السياسة العالمية الكبرى ٠ فبقدر ما تتوجه الدول الى الخارج ، تـكون سهولة الاتصـال بذلك الخـارج اعتبـارا هاما فى مواقع العواصم ٠ وهنـا يغلب على الموقع أن يصير هامشيا سواء داخل القارات أو ساحليا ، بصورة تناقض ، بدرجات متفاوتة ، مبـدأ التوسط الهندسى ٠ وقد يأتى هذا التوجيه من الدول الاستعمارية ، أو يكون فى الدول المستعمرة ٠

أ ـ **العوامل الداخليـة** : فقـد يأتى التوجيـه الخـارجى بدوافع من الداخل ، ويكون ذلك بقصـد جعل العاصمة رأس الدفاع عن الدولة ، فتوقع على الأطراف التى يأتى منها الخطر الرئيسى ٠ مثـال ذلك أدنبرة ٠ فالوادى الاسكتلندى تنقصه بؤرة طبيعية سائدة ، وتتعدد المدن على هوامشه عـلى مصبات أنهـارد الرئيسية ٠ ولكن لمـا كان العامل المسيطر دائما على التوجيه هو وجود الجار الكبير الضخم انجلترا ، فقـد كانت أدنبرة هى العاصـمة

الطبيعية لأنها تقع على بوابة طريق الاحتكاك الوحيد معها . كذلك دلهى على بوابة الهند بين الهملايا وثار ، تحمى سبل الجنج من مصدر الخطر الرئيسى وهو ممرات الشمال الغربى ، فكانت دلهى دائما عاصمة الامبراطورية العسكرية فى الهند . كذلك بكين خلف السور العظيم فى الفتحة الواسعة بين البحر بتشيلى والجبال منغوليا ، تحرس رأس مثلث السهل الشمالى العظيم ، فأصبحت رأس الدفاع والعاصمة .

وقديما نقل بطرس الأكبر العاصمة من موسكو الى سان بطرسبورج (لننجراد) حين قرر توجيه روسيا توجيها أوربيا أكثر منه آسيويا ، أو نحو أوربا الغربية أكثر منه نحو أوربا الشرقية (نافذة روسيا على الغرب) . ولكن أيضا لرغبته فى مواجهة قوة السويد الصاعدة فى شمال أوربا . ولكن لا ننس أيضا اثر اكتشاف المحيط وعصر التعمير فى العالم الجديدكدافع لمحاولة تتبع التحركات العالمية فى العلائق المكانية . على أن نقل العاصمة تركها بعيدة عن كتلة السكان والاكيومين . كذلك كان لا مفر من ضياع العاصمة على يورك أو تشستر لحساب لندن منذ ازداد توجيه بريطانيا نحو القارة .

كذلك برلين التى هى عاصمة طبيعية متوسطة الموقع لبراندنبورج ، ولكنها فى السهل الشمالى العظيم تعتبر أقل قيمة من موقع مجدبورج على الزاوية الغربية للألب الأوسط . ومع ذلك احتفظت برلين بعاصمتيها نتيجة لسيطرة بروسيا / براندنبورج ـ نواة ألمانيا النووية ـ على الاتحاد . ثم احتفظت بعد ذلك بمركزها رغم تذبذب الاكيومين عنها غربا ، لأن توجيه ألمانيا نحو المحيط الجنسى الجرمانى الأوسع Auslandsdeutsche بوسط أوربا Mitteleuropa اولا . ونحو « الاتجاه الى الشرق » بما فيه وسط وشرق أوربا « كمجال حيوى Lebensraum » ثانيا : جعل برلين فى موقع متوسط بالنسبة للتوجيه الخارجى ووسط أوربا أكثر منه بالنسبة

للتوجيه الداخلى والحدود الشكلية . اى أن برلين فى موقع انسب كعاصمة: « للوطن الأبVaterland » ، منها كعاصمة للرايخ .

وربما كان موقع واشنطن وريو ومنتفديو وبوينوس ايرس حاليا هو استجابة للتوجيه الخارجى الى تيارات الحضارة ومحاور السياسة العظمى فى العالم . فان العالم الجديد لايزال يتطلع الى القديم كالمركز والمصدر ، ولقد أصبح المحيط الأطلسى هو « البحر المتوسط » للعناصر الأنجلو ـ سكسونية واللاتينية المحدثة Néo-latins .

ب ـ **العوامل الخارجية** : اما اذا جاء التوجيه الى الخارج تحت تاثير عوامل من الخارج ، من عبر البحار ، فان القوة الأجنبية تفرض الموقع الهامشى الساحلى . فقديما خلق النفوذ الثقافى الحضارى الأجنبى العواصم الحضارية الساحلية مثل كانتربرى فى انجلترا ، وكراكوف فى بولنده ، وسان ديفيد فى ويلز ، وسانت أندروز فى اسكتلندا . كذلك حققت بكين هذا الشرط بالنسبة للمانشو فى فترة حكمهم ، وكذلك دبلن بالنسبة للنفوذ الانجليزى قديما .

أما عن الاستعمار الأوربى الحديث فقد واد المستعمر العواصم الوطنية الداخلية ليعيد توجيه الأقاليم الى مصالحه البحرية . فورثت رانجون ماندلاى العاصمة التاريخية القديمة الداخلية لبرما ، وظهرت كلكتا بدل دلهى . وقديما نقل الاغريق والرومان العاصمة من منطقة القاهرة الداخلية الى الاسكندرية الساحلية فى مصر . ومن منطقة دمشق الى انطاكية فى الشام . والواقع أن اثر الاستعمار البحرى انه قلب العواصم « بطنا لظهر » : « عواصم المستعمرات colonial capitals » .

لهذا أيضا كنا نجد معظم العواصم تقع على الساحل ، لأن الساحل هو دائما المنطقة الحرجة فى الاحتكاك والعلاقات بين المستعمر

والمستعمرة • فنجد على الساحل عواصم الجزائر ، تونس ، الرباط ، دكار ، سايجون • كما كنا نجـد أن كلا من « افريقيا الاستوائية الفرنسية والبلجيكية » تحكم من جانبى ستانلى بول Stanley Poole على الكونغو شريان المواصلات فى كل منهما • وقديما كانت ريو دى جانيرو وبوينوس أيرس عواصم الاستعمار البرتغالى والأسبانى فى أمريكا الجنوبية •

وعادة تكون عاصـمة المستعمرة الساحلية هى أول ميناء لعبت دور التكأة أو موطىء القـدم للمستعمر ، ويندر جدا أن تنتقل العاصمة وتتحـول عن هذا الموقع الا لأسباب قوية حقا . كانتقال الاكيومين مثلمـا أديل فى الماضى من بايا (باهيا) الى ريو دى جانيرو ، أو كانتقال طرق التجـارة ولا سـيما باستبدال السكك الحديدية محل الطرق المائية الداخلية • ففى أفريقيا حيث اقترن التعمير بهذا الاستبدال ، حلت داكار محل سان لوى ، وأبيدجان محل جراند باسام ، ولورنسو مركين محل موزمبيق •

كل هذه الحـالات توضح ارتباط العواصم بالسواحل فى المستعمرات ، وكيف أنه يندر وجود عواصم داخليـة فى مستعمرات ذات سواحل • من هذه الحالات النادرة نيو دلهى ، ولكنها لم تصبح العاصمة الا منذ ١٩١١ ، ومن قبل كانت كلكتا الساحلية • وطالما كان الاستعمار البريطـانى يدرك اعتماده على المواصلات البحرية ظلت كلكتا لا مفر منها ، حتى كان شق قناة السويس ومد السكك الحـديدية فى الهنـد ، الأمر الذى قلل الأهميـــة النسبية لكلكتا ، التى لم تترك الا حين « نما منطق العاصمة المتوسطة الموقع الى درجة لم يعد فى الامكان انكارها » •

والواقع أنه فى كل جنوب شرق آسيا الـذى استقل أخيرا قد ألقيت فجأة على العواصم أعبـاء ومسئوليات لم تكن مستعدة لهـا تمـاما ، وهى عواصم ورثتهـا الدول الجديدة عن الاستعمار الأوربى كمراكـز لتجـارته

وسيطرته . وهناك الآن حركات لتغيير هذه العواصم الى مواقع انسب لأغراض الادارة الوطنية . والاعتراضات على المواقع الحالية ثلاثة : أنهـا موقعـة بالاشارة الى المواصـلات البحرية ، وهو موقع يفقد قيمته باطراد مع نمـو السكة الحديدية والطرق والخطوط الجـوية ، ثانيا انها تحمل وصمة الاستعمار، وأخيرا أنها نمت على هوامش الدول لتتصل بالملاحة البحرية وليس بالمنـاطق النووية فى الدول . ومع ذلك فليس من المرجح أن تهاجر هذه العواصم ، أولا لأنها كانت أيضا مركز ورمز حركات التحـرير والاستقلال ، وثانيا لما لهـا من علاقات متشابكة مستقرة مع العالم الخارجى ، واخيـرا لأنها جميعا أكبر مدن دولها فهى المراكز العمرانية والاقتصادية السائدة .

القاعدة العامة اذن هى أن عواصم المستعمرات ساحلية اساسا . لكن قد تظهر من ناحية أخرى بعض العواصم أو العواصم المحلية sub-capitals فى مواقع داخليـة . فاما العواصم فلكى تفيد من الأثر الصحى للموقع الداخلى المرتفع ـ اذ كان الاسـتعمار مرتبطا معظمه بالعروض السفلى . فنجد او كنا نجـد من العواصم الداخلية اسمره فى ارتيريا ، ونيروبى فى كينيـا ، ووندهوك فى جنوب غرب افريقيا ، وتناناريف فى مدغشـقر (ملاجاش) . وحين نقلت العاصمة من كلكتا الساحلية الى دلهى الداخلية ، كان هذا الى جانب الأسباب التاريخية والعاطفية لأسباب مناخية ايضا وهى تفادى الرطوبة العالية .

والآن تعـد نوفا لسبوا Nova Lisboa على المرتفعات لتخلف لواندا الساحلية كعاصمة لأنجولا . وقد لعبت هـذا الدور قديما : مكسيكو سيتى ، جواتيمالا سيتى . كراكس . بوجوتا . سيكرى . ويمكن أن نضيف اليهـا « العواصم الصيفية » مثل سملا فى الهنـد ، مايميو Maymyo فى برما ، بوتنزورج Buitenzorg (بورجور الآن Bogor) فى اندونيسيا ، باجويو.

Baguio في الفلبين ، فهـــذا عن جـــدارة نوع من « ترانس هيومانس » المدن !

أما العواصم المحلية فقد يظهر كثيـر منهـا فى الداخل لأسباب تتعلق بسهولة المواصلات مع الساحل أو للتوسط بالنسبة لاكيومين داخلى ٠ وكثير منها هو من خلق الحكومة الاستعمارية تماما ، أقامتها للادارة أو التعميـر الحر بدون التقيد بمواقع السكنى الوطنية الأصلية ٠ ومثل هـذه العواصم المحلية يسهل نقلها وتغييرها أكثر من العواصم الرئيسية ٠

٥ ـ **العامل التاريخى :** بعد كل الضوابط السابقة ، هنـاك حـالات يتعـذر تفسيرها الا على ضوء العـامل التاريخى ٠ فالمدن التى تستطيع أن تعبر خير تعبير عن روح الدولة وتلخص روح الوطن انما هى المدن القديمـة التقليدية التى لها تاريخ طويل حافل وتليد ٠ ومن هذا المجد الأدبى prestige والتاريخى تســتمد المدن استقرارا وقوة اندفاع historical momentum تؤدى بها الى مرتبة العاصمة ٠

فمثـلا فى ايطاليا الموحدة ، كان لكل من تورينو وميـــلانو ونابولى مزايا وأطماع ٠ وربما كانت ميلانو فى السهل الشمالى الكثيف السكان بؤرة انشط للحياة القومية ، كذلك كان لفلورنسا البعـد التاريخى التليد ، بينمـا كانت روما فى أيامها عقدة للمواصلات العالمية حينئـــذ دون أن تكون بؤرة لاكيومين هام على الاطـلاق ٠ غير أن المجد الألفى والنفوذ الذى كان لروما كعاصمة الامبراطورية الرومانية كان كفيلا باهمال كل هـــذه الاعتبـارات والدعاوى ٠

وحين تتكافأ او تتقارب المزايا بين المدن المدعية يؤدى اختيار العاصمة الى تنافس شديد ونزاع مســتمر بينها ٠ هكذا ظلت موسكو مدينـة المسكوفيت Muscovite المقدسة بعد أن انتزعت سان بطرسبرج منها عرش العاصمة ،

ولذلك لم تلبث أن عادت اليها العاصمة بعد الثورة · كذلك دلهى عاد اليها فى ١٩١١ ــ ١٩١٢ دورها القديم الذى لعبته منذ اكبر Akbar والمغول ، والذى كان قد ضاع منها لكلكتا منذ الاستعمار البريطانى · وقد كان بين عوامل اختيار أنقرة بدل اسطنبول العامل التاريخى ، فقد كانت انقرة عاصمة حيثية ·

وهكذا يلاحظ أن الدول التى تاثرت فى تكوينها الجديد بروح وطنية ورد فعل قومى شديد تحددت عواصمها بنزعات تاريخية بحثا عن رمز وطنى وتاريخى قديم · وبعد الحرب الكبرى الأولى اتخذت الدول الجديدة عواصم لها أكثر مدنها الكبرى تمثيلا لتاريخها وكيانها وتوجيهها : ريجا ، تاللين ، هلسنكى · هذا بينما نجد من ناحية أخرى أن فقدان العامل والبعد التاريخى يضفى على العاصمة عنصرا اصطناعيا ويعطيها صفة غير شخصية ومجردة ، كما هو الحال فى عواصم الاتحادات الفيدرالية واشنطن ، كانبرا · ولكن يبدو كما وضح سبيت Spate أنه فى الدول الاتحادية عامة « يجب أن نعتبر اختيار مكان جديد تماما أو مدينة قليلة الأهمية فى ذاتها للعاصمة مبدأ طبيعيا » ·

أهميـــة الوظيفـــة

ما قيمة الدور المدنى للوظيفة السياسية ــ الادارية ؟· يتفاوت الحجم فى هذه الوظيفة تفاوتا كبيرا جدا ما بين العواصم المحلية والاقليمية والوطنية ، حتى ليبدو من الغريب أن نصنف شبين الكوم ، Cettinjé مع لندن وباريس فى صعيد وظيفى واحد ! ــ فهى لا تتشابه الا بقدر ما يتشابه الزورق وعابرة المحيطات ·

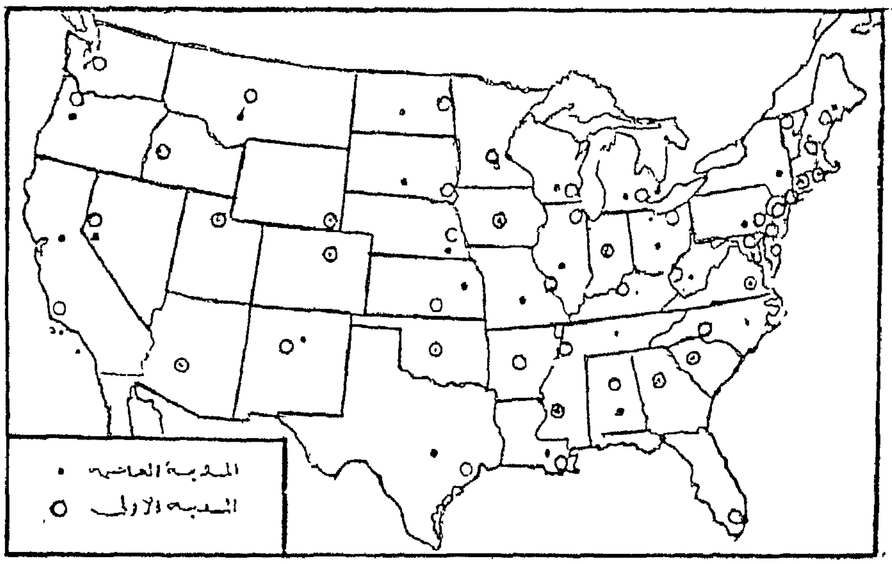
ومع ذلك فمن الضرورى أن ندرك أن الوظيفة السياسية الادارية وحدها لا يمكن أن تقيم مدينة ضخمة الحجم · فكل عناصر الحياة السياسية

مهما تضخمت محدودة : الحاكم والسلطات والهيئات التنفيذية والتشريعية والمحاكم ، والتمثيل السياسى الأجنبى ، مضافا اليها الخدمات المحلية الضرورية كالتجارة والفنادق والخدم ٠٠٠ الخ ٠ وكل العواصم السياسية البحتة ــ التى تتفق تقريبا مع فئة « العواصم الاصطناعية » ــ لا تحقق الا أحجاما محدودة : كانبرا ، فرساى ، وحتى واشنطن ٠ فالأخيرة وان وصلت اليوم الى ٩٩٧ الفا داخل المدينة ، ١٩٨١ر١ الفا فى المنطقة المدنية ، الا أنها تعد صغيرة بالنسبة لعشرات المدن الأمريكية الأخرى ٠ والواقع أن الوظيفة الادارية كلها لا تستوعب من القوى البشرية فى الدولة مهما تضخمت أجهزتها الا نسبة صغيرة ــ مثلا فى الولايات المتحدة لا تزيد نسبة موظفى الحكومة عن ٤ر٥٪ من كل الذكور العاملين ، رغم أن الحكومة دائما أكبر « صاحب عمل » فى البلد ٠

ولكن الواقع أن صغر حجم المدينة الادارية هو أحيانا السبب الوحيد فى اختيارها لهذه الوظيفة ــ عكس ما قد نعتقد لأول وهلة ٠ فقد نشأت مدرسة من الفلسفة السياسية والاجتماعية ترى أن تبتعد بالوظيفة الادارية عن أماكن الوظائف الأخرى الكبرى حتى لا تضيع هذه فى زحمتها أو تقع تحت رحمتها ــ سيطرتها ونفوذ مصالحها ٠ ولهذا ينبغى أن نميز بين اتجاهين عامدين متعارضين تماما : اتخاذ أكبر مدينة كالعاصمة ، وتحاشى أكبر مدينة كعاصمة ٠ وقد أخذت الدول الجديدة فى آسيا بالمبدأ الأول حتى لا تكون العاصمة خاما خالية من الحياة والبهجة ومقومات المدنية الكاملة ٠

أما الاتجاه الثانى فليس حديثا تماما ، فقديما لجأ اليه الملوك هربا من نفوذ أو غضب الشعب : مثلا فرساى ٠ ولكنه أصبح الآن دستورا أيكولوجيا فى الولايات المتحدة : فقد أنشئت واشنطن من لا شىء « حسب

الطلب made-to-order ، لتستقل عن أى نفوذ محتمل لأى ولاية أو مدينة ٠ وبالمثل عواصم الولايات : فليس بين المدن المليونية الأمريكية عاصمة واحدة من عواصم الولايات ، وليس بين « المناطق المدنية » المليونيـة ما هو عاصمة سوى حالتين ، بوسطن وسـان بول ٠ وفى بقيـة الولايـات اختيـرت معظم العواصم قصـدا من أصـغر المدن : أولبنى ، هاريسبرج ، سبرنجفيلد ، الينوى ، جفرسون سيتى ، سكرمنتو ٠٠٠ الخ ٠ قارن مثـلا أوليمبيا عاصمة ولاية واشنطن (٢٠ ألفا) بسياتل المدينة الرئيسية (٩٠٠ ألف) ، أويوجين Eugene عاصمة ولاية أوريجون (٣٠ ألفا) بيورتلاند المدينة الرئيسـية (٨٠٠ ألف) ٠



شكل ٢ ـ سيادة العاصمة الضئيلة فى الولايات المتحدة (عن [illegible])

والواقع أن « العاصمة الضئيلة The Inferior Capital City» كظاهرة أمريكية ، لا فى عواصم الاتحاد أو الولايات فحسب وانما حتى فى عواصم الكونتيات (١) . بدأت أصلا كرد فعل ضد تركيـز السلطة أثناء الاستعمـار

البريطانى ، ثم قواها الاعجاب بمزايا الريف والخوف من النفوذ التجارى على الحكومة ٠

ويبدو أن الكومنولث البريطانى يميل الآن الى نفس هـــذه القـــاعدة الأمريكية : كانبرا ، أوتوا ، ولنجتون ، نيو دلهى ، وفيما مضى بريتوريا ٠ واذا كان هذا المبدأ يوفر للعواصم أحيـانا استقلالها عن المؤثرات الخارجيـــة ، فانه أحيانا يسبب صعوبات مدنية معينة ٠ فمثـــلا لأن المنشآت الحكومية والتمثيل السياسى الأجنبى تحتل مساحة كبيرة من المدينـــة بلا ضرائب ، تعانى ميزانية المدينة ، كما فى واشنطن خاصة !٠٠

على أنه باستثناء العواصم السياسية المطلقـة ، نجـــد أن الحد الأدنى للحجم فى العواصم الوطنية مرتفع جدا ٠ ويرجع هـــذا الى طبيعة الوظيفة الادارية ـ السياسية وجاذبيتهـــا للوظائف الأخرى ٠ فأما عن طبيعتهـــا ، فالعاصمة دائما موطن الحكم ورئاسة الـدولة ـ ويخطىء الأجانب عـــادة باعتبار لاهـــاى عاصمة هولنده لأن القصر الملكى ترك العـــاصمة امستردام اليها ٠ وحول رئيس الدولة تتقــاطر الحكومة والبرلمانات والمجالس والمصـــالح العـــديدة المتشعبة ، أى الجهاز الادارى بما يحمل من هيئة الموظفين الثقيلة officialdom وقوات الدفاع ٠ كذلك يلاحظ أن الجاليات الأجنبية ـ بصرف النظر عن الهيئات السياسية المحـدودة ـ هى أولا سكان مدن ، وثانيا سكان عواصم ٠

وقـــد زادت أهمية العواصم على العصور بتطور النظرية السياسية والاجتماعية : فان انتقال كثير من وظائف الأسرة الى الدولة قد زاد من أعباء الحكومة ، وبالتالى من تضخم جهازها الادارى ، ومن ثم من حجم العاصمة ٠ فالنظـــرية الرأسمالية التى تؤمن بالمركزية المتطـــرفة تؤدى الى تضـــخم

العاصمة تضخما بارزا ، بينمــا النظرية الاشتراكية التى تؤمن باللامركزية تحد من تضخم حجم العاصمة تضخما أكثــر ممــا ينبغى · وعموما فخلاصة تاثير طبيعة الوظيفة السياسية هى أنها تجعل من العاصمة « لعبة الحكومة المدللة » كما يقول ديرونت هويتلزى ·

«Once fixed, capitals become the pets of government.»

أما جاذبيــة الوظيفة السياسية ـ الادارية للوظائف الأخــــرى فترجع الى أن العاصمة بطبيعة سكانها تمثل سوقا استهلاكية ليست مترفة مترفهــــة فى حاجاتها فقط ، بل وغنية فى امكانياتها ودخلهــا · ولذلك تدعو العــاصمة اليها سيلا من صناعات الأبهة والكماليات وخــدمات العظمة المركبة · ولكن يندر من الناحية الأخرى أن تكون العواصم مراكز للصناعة الكبرى ، فحتى لندن لا تعرف الا الصناعات الاستهلاكية الخفيفة أســاسا ، وعموما لا تمثل الصناعة فيهــــا الا نســبة محدودة من اقتصادياتها · انما الصناعات المثالية فى العاصــمة هى ما يمـــكن أن يســمى بجـدارة « بصناعات العواصم » · فالحياة الفنية والأدبية والثقافية تتركز كلها تقريبا فى العاصمة : ففى فرنسا لا يطبع من الكتب خارج باريس الا قدر ضئيل جدا ، والمسرحيات الجــــديدة والمودات الحديثة تدشن فى العــاصمة ، وصناعة الأزياء haute couture ودور الأوبرا تتركز فى العواصم دائما ··· وقد توجد بقايا هــــذه الحيــــاة الفنية والأدبية فى العواصم القديمة مثل فايمار وميلانو ونانسى ·

على أن من أهم ما تدعوه اليها العاصمة عنصر يعتبر عاملا هــاما فى تحــديد حجمها ويغفله الكتــاب الغربيون عــــادة ، وذلك أعنى هو عــامل الاستعمار · فان الدول الاستعمارية تركز مكاسبها الاستعمارية عــامة فى العاصمة المتروبوليتانية ، ومن السهل أن يحــدد المرء فى لندن أو باريس أو بروكسل أو امستردام عمارات وشوارع برمتها هى مراكز لشركات تقوم كلية على موارد وخامات ومستعمرات ما وراء البحار ·

ونتيجة هذا كله تمتاز العاصمة بأنها وان بدأت أصلا مركزا لوظيفة سياسية ادارية الا أنها سرعانما تفقد تخصصها الوظيفى بتكتل حلقات كثيفة من الحرف الأخرى المتعددة ، ويتبع هذا تزايد سكانها الى درجة كبرى « بمعدل العاصفة » . والواقع أن العواصم تكتسب فى النهاية « ميزة طبقية » تضمن لها اطراد التفوق وتجعل منها فى مجموعها « استقراطية المدن » .. وكما يقول جورج : «All capitals . . illustrate the saying that nothing succeeds like success».

وهذه بعض الأمثلة : شهدت مدريد هروع النبلاء والموظفين والهيئات الدينية حين حول فيليب الثانى اليها حكومته ، فزاد عدد السكان أربعة الأمثال فى نصف قرن . وفى ١٨٥٩ حين صارت بوخارست عاصمة « الامارات المتحدة » كان عدد سكانها ١٠٠ الف ، والآن وصل السكان فى ١٩٤٥ الى المليون . ومنذ أصبحت برلين قاعدة الامبراطورية أخذت تنمو بمعدل العاصفة . وبراج التى كانت ٤٠٠ ألف فى ١٩١٠ ، ثم أصبحت عاصمة فى ١٩١٩ أصبحت اليوم مدينة مليونية . وفى ١٩١٣ كان تعداد موسكو مليون نسمة ، أصبح فى ١٩٣٩ نحو ٤٫١ مليون ، وفى ١٩٥٦ بلغت ٤٫٨ مليون أو ٥٫٢٥ بالضواحى . وبالمثل انقرة التى كانت حلة نكرة حجمها ٣٠ الفا حين أختيرت فى ١٩٢٣ ، فلم تلبث أن ارتفعت الى ٥٨ الفا فى ١٩٣٦ ، الى ٤٥٣ الفا فى ١٩٥٥ .

ونفس المعدل نراه فى العواصم الاتحادية الفيدرالية . فكانبرا التى بدىء فى انشائها فى ١٩٢٣ كان عددها ١٠ آلاف وهى الآن ٣١ الفا . وواشنطن التى بدأت من لا شىء البتة ، بلغت فى ١٩٥٠ نحو ٧٩٧ الفا داخل المدينة ، ١٫٢٨١٫٠٠٠ فى المنطقة المدنية . ويكفى أن المدينة نمت بنسبة ٣٦٪ فى عقد واحد (١٩٣٠ ـ ١٩٤٠) كنتيجة للتوسع فى سلطات الحكومة الاتحادية .

لكل هـذا نجد للعاصمة ميلا طبيعيا الى أن تصبح أكبـــر مدن الدولة أو « المدينة الأولى «primate city » • ولكن المهم أنه ليس من الســهل دائما أن نحدد ما اذا كان هـذا سببا أم نتيجة • واذا كـــان مارك جفرسون قـــد وضع هذا القانون فى ١٩٣٩ ، فانه يبدو أن فكرته الأساسية قد توصل اليهـــا فوست فى ١٩١٨ :

«Hence capital cities are almost everywhere increasing in population and influence, both absolutely and relatively, to other cities .. Capitals of our first and third class [«natural» and coastal] are usually by far the largest cities in their states. while those of the second and fourth [frontier base and «artificial»] are rarely so. But all alike share in the growth which is characteristic of these cities.»

ولكن ليس معنى هذا أن العاصمة هى المدينة الأولى دائما ، بل هنـاك حالات شاذة متعددة • ففى ايطاليا ظلت روما أقل عـددا من نابلى وميلانو لمدة طويلة ـ حتى ١٩٣٠ • ولكن الواقع أن لروما عذرها ، فقد ظلت مجـرد عاصمة للولايات البابوية بينمـا كانت كل من ميلانو ونابولى من قبل عواصم لأقاليم تجارية غنية • ومع ذلك فان روما لم تتوان منـذ أصبحت العـاصمة عن سبقهما : ففى ١٩٥٠ كـان عـدد سكان روما ١ر٦ مليـون ، ضـد ٣ر١ لميلانو ، ٠ر١ لنابولى • وفى الشرق العـربى شـــذوذان آخـران • فحتى الأمس القريب كانت حلب تفوق دمشق ســكانا ، وجدة تفوق الرياض ـ وقد يخلق من مدن البترول ما يفوقهمـا معا • وهناك من أمثلة الدولة الحديثـة النشأة الهنـد وباكستان : فلاهور أكبر من كراتشى ، وكلكتـا وبومباى أكبـر من دلهى • وهناك من الحالات الشـاذة العواصم الاتحادية بطبيعة الحال ، ولكنها كمـا رأينا ليست عواصم بكل معنى الكلمة ، بل ان جفرسون ليتساءل عما اذا كـــان الدومنيون البريطانى « بلادا » Are British Dominions Countries ? ، بمعنى دول كاملة فى ذاتها وبالتالى فى عواصمها •

على أن المهم أنه بمجرد أن تستقر العاصمة وتأخذ فى النمو ، تحتكره وتنتزعه من المدن الأخرى التى كانت تنازعها فى التطلع الى العاصمية . فتبدأ بالتدريج عملية انحطاط أو تنزيل degradation, demotion لهذه الإخيرة هذا يلاحظ فى المانيا حيث كانت ميونيخ ودرزدن وشتوتجارت عواصم دول ذات سيادة ، فانقص دورها فى ألمانيا البسماركية ، ثم تحولت الى مراكز ادارية فى ألمانيا الهتلرية . وبالمثل ما حدث لتورينو وميلانو وفلورنسا ونابولى فى ايطاليا .

ومع ذلك فلئن كانت العاصمة تحتكر النمو والضخامة بصورة تجنى على كثير من المدن الأخرى ، فان الوظيفة السياسية والادارية من الناحية الأخرى تساعد على حفظ الحياة فى كثير من المدن الذابلة . فكما لاحظ فاللو فى فرنسا ، اذا كانت الوظيفة السياسية فى باريس متهمة بأنها أفقرت حياة الأقاليم ، فانها فى الحقيقة أطالت فى أعمار مدن اقليمية كثيرة . وفى مصر وجد أن كون المدينة مركزا اداريا هو ضمان مؤكد لها بنمو متوسط على الأقل .

وعلى ضوء ما سبق عن الحجم والأهمية يمكن تقسيم العواصم الى فئتين : طبيعية واصطناعية ، فالأولى ما كانت مركز النواة البشرية العمرانية الحقيقية فى الدولة ، ومن ثم المدينة الأولى والعاصمة التاريخية ، وهى مدينة متعددة الوظائف جدا . من الأمثلة باريس والقاهرة ولندن وبلغرادوبودابست وموسكو وكوبنهاجن ومكسيكو سيتى . وأما الاصطناعية فهى عادة العواصم الاتحادية ، وهى لذلك مدينة صغيرة أو متوسطة . ولكن على التأكيد ليست المدينة الأولى . وهى وحيدة الوظيفة بصرامة ، مدينة سياسية صرفة ، مثل واشنطن وكانبرا وأوتوا ولاهاى وبرن . ومع ذلك فهناك عدة حالات ليست بعواصم اتحادية وليست صغيرة الحجم ، ولكنها اصطناعية كعواصم ، مثل مدريد وبرلين .

وليس من الضرورى مطلقا أن تكون العاصمة الطبيعية مركزية ، لا ، ولا أن تكون الاصطناعية هامشية . ولكن بينما تشارك العواصم الطبيعية بحكم الأساس الاقتصادى فيها مع بقية مدن الدولة فى اتجاه النمو العام من صعود أو هبوط بحسب دورات الرخاء أو الأزمات ، فيبدو أن العواصم الاصطناعية لها ايقاع وحركة مستقلة عن الاتجاه الوطنى ، تكتنز ، كنواة من الموظفين ، أثناء الأزمات الاقتصادية والمتاعب السياسية ! هكذا يجد مارك جفرسون واشنطن فريدة ، قل ناشزا ، بين المدن الأمريكية ...

«our contrary capital, which accelerates its growth when the nation is in trouble and slows down in periods of national prosperity».

وذلك لأنها « جنة الباحثين عن الوظائف » .

هذا ، ولقد كان فاللو أول من ميز بين العواصم الطبيعية والاصطناعية فى ١٩١١ . ووضع فوست مستقلا نفس التفرقة فى ١٩١٨ . ولكن سور يعتقد أن التسمية ليست موفقة تماما ، وأن الفرق ليس صارما بهذه الدرجة ، بمعنى أن الأمر اصطلاح وفلسفة سياسية : فقد أصبح « طبيعيا » اختيار عاصمة « اصطناعية » .

مصاير المدن السياسية

ربما لا يقارن بالمدن « الحفرية » الحربية ، من حيث العدد ، سوى المدن « الحفرية » السياسية . فالتاريخ يسجل مئات من المدن والعواصم الميتة ، وطريق الدول مرصع بعشرات من هياكل المدن السياسية على مختلف الدرجات والمستويات . فالمدن السياسية تقوم وتسقط لا بضوابط طبيعية دائمة فى الجغرافيا البشرية والسياسية ، ولكن بحسب الأهواء والصدف التاريخية والنزوات الشخصية . وهذا يصدق بوجه خاص على « العواصم الاصطناعية » . ويعدد برون وفاللو أمثلة من هذه الظاهرة :

مدينة تيجرانوشيرتا Tigranocerta التى اسسها تيجران امبراطور أرمينيا القديمة ، وقره قورم عاصمة امبراطورية جنكيزخان • وكان للحكام العرب بعد الفتح عواصم بعدد الأسرات المتعاقبة •

فكيان المدن السياسية - وخاصة فى فترة صنع وتكوين الأمم وقبل نشأة الدولة الوطنية - كان يقوم على أساس خطر غير مضمون • فقد كان رهنا بنزوات الحكام من ناحية ، وبصراعهم فيما بينهم من ناحية أخرى ، وبتغيرات القوى بين الولايات والوحدات الطبيعية أو الجنسية داخل الدولة أو الامبراطورية من ناحية ثالثة • فكان الأساس والمبرر السياسى دائما اساسا محفوفا بالأخطار والتقلبات • ففى الماضى تحركت العاصمة فى مصر من طيبة (الأقصر) الى منف الى هليوبوليس الى صا الى الاسكندرية، فكان تاريخ العاصمة مضطربا • وقد أدى تحويل العاصمة من موسكو الى سان بطرسبرج الى تغيير هائل فى احجامها • وفيينا هى المثل الكلاسيكى الحديث ، فبعد تقليم الامبراطورية الضخمة الى دولة الجيب الالبية هوت فيينا •

وعموما فان من الممكن أن نعمم بان أحجام العواصم خضعت لدرجة عالية جدا من التفاوت فى الماضى ، وأن العاصمة دخلت عصرا من الاحتكار لمركزها والطمانينة والاستقرار مع ظهور الدولة الوطنية الحديثة •

الفصل الرابع

الوظيفة الصناعية

الصناعة والمدنية

الى أى حد تعد الصناعة خالقة للمدن ؟ الصناعة حرفة قديمة ، لكنها ظلت معظم التاريخ قليلة الأهمية وعلى نطاق متواضع جدا . وطالما كان نظام الحياة هو الكفاية الذاتية العائلية ، كانت الصناعة بالضرورة مبثوثة مبعثرة فى الريف وفى المدن على السواء . وحتى فى العصور الوسطى كانت تهرب من المدن الى الريف للتخفف من وطأة قيود نظام الطوائف والحرف guild system . أى كانت أساسا حرفة اما ريفية غير مدنية أو مدنية تابعة ثانوية ، أى لم تخلق مدنا مستقلة كاملة على الأرجح .

ولا شك أن بعض المدن الصناعية تماما ظهرت فى بعض الفترات والمناطق ، ولكن على نطاق بدائى محدود جدا . وصحيح ان من التجارة عنصرا صغيرا كان موجودا دائما فى القرى ، لكن السواد الأعظم من النشاط التجارى كان دائما فى المدن وخلق فى ذاته مئات المدن .

وقد اختلفت الآراء بين المؤرخين والاقتصاديين فيما اذا كانت الصناعة فى العصور الوسطى وظيفة اولية (primitive) أو ثانوية بالنسبة للتجارة . فيرى المؤرخ بيرين Pirenne أن الصناعة فى المدن الفلمنكية فى الفلاندرز نشأت كحرفة تالية مترتبة على التجارة . ولكن الاقتصادى زومبارت وان اتفق على أن الصناعة حرفة ثانوية فنيا ، الا انها لم تكن تتوقف على التجارة او تالية لها . فهى كالتجارة خدمة مركزية من خدمات المدن لحساب الريف .

وعلى العموم ، ففى الوقت الحاضر ، قد يرى أنه اذا كانت عملية

« توزيع » الانتاج ـ أى التجارة ـ تخلق هـــذا العدد الهـــائل من المدن ، فاحرى « بالانتـــاج » نفسه ـ أى الصـــناعة ـ أن يخلق عـــددا اكبر أو ممـــاثلا على الأقل ٠ لكن الواقع أن الصناعة لم تخلق من المدن الا نسبة اقـل بكثير مما خلقت التجـــارة ٠ والسبب فى هذا عدة عوامل تتلخص فى أنواع الصناعة وطبقاتها ٠

فمن الناحية العامة جدا ، يجب أن نميز بين صناعة المنزل وصـــناعة المصنع ، فالأولى لا تخلق مدنا صناعية بالطبع ، ولـــكن الثـــانية ليس من الضرورى دائما أن تفعل ٠ لهذا ينبغى أن نضـــع تصنيفا ادق ، فنميـــز بين الصناعة اليدوية والاستخراجية والتحويلية ٠ وقد تتداخل الصناعة اليدوية فى النوعين الأخيرين وتتقاطع معهما ٠ ومع ذلك فهذا التصنيف يحقق غرضه ٠ فالصناعة اليدوية ترادف غالبا المنزلية ، أى الصناعة المبعثرة dispersed فى الريف ، والاستخراجية تعنى غالبا الصناعة النووية المجمعة nucleated فى الريف ، بينما التحويلية تعنى غالبا الصناعة المجمعة فى المدن ٠

١ ـ **الصناعة المنزلية** : فأما الصناعة اليدوية المنزلية ، فهذه كانت أساس الصناعة قديمـــا ، ولكنها ليست بعد من حديث الماضى تمـــاما ، فهى تنتشر فى مناطق كثيرة ، لا سيما المناطق الريفية المتخلفة كالشرق والشرق الأقصى خاصة ، وبعض جيوب ريفية منعزلة فى الولايات المتحدة ، بل لاتزال بعض جيوب هامة فى اجزاء معينة من بلجيكا مثل الفلاندرز وبرابانت حيـــث تأخذ نمطا خاصا جدا ٠ فمنـــذ العصور الوسطى وسكان الريف يقومون فى منـــازلهم بصناعة النسيج من صوف أغنامهم لتسويقها فى المدن ، وفى عصر السكة الحديد ـــ مع صـــغر مساحة بلجيكا وشـــدة كثـــافة سكانهـــا ـــ فانهم لازالوا يســـكنون فى الريف ويزرعون ، وفى نفس الوقت يسافرون يوميـــا الى المدن للعمل فى المصـــانع ، لا سيما فى بلجيـــكا الوســـطى فى هـــسباى

Hesbaye . فهذا نمط صناعى زراعى معا ، مدنى ريفى معا . وعلى العموم فكما ماتت مدن الأسواق المحلية بالمنافسة الحديثة للتجارة الكبرى ، فكذلك تنقرض الصناعة الريفية الصغيرة باطراد على يد الصناعة الكبيرة الحديثة .

٢ - **الصناعة الاستخراجية** : اما عن الصناعة النووية المجمعة فى الريف ، فهى غالبا الصناعات الاستخراجية التى بطبيعتها لابد ان تتم بعيدا عن بيئة مدنية ، كصيد الأسماك وقطع الأخشاب ولكن التعدين خاصة . ومع ذلك فهذه الصناعات تخلق مدنا فى كثير من الأحيان ، وبعضها يكون كبيرا ، مثل برجن مدينة السمك ، وسكرنتون Scranton (بنسلفانيا - ١٤٠ الفا) وتلسا مدينة البترول (١٤٠ الفا فى ١٩٣٩) ، وجوهانسبرج مدينة الذهب (٩٦٠ الفا) .

ولكن كل هذه شواذ . فمعظم مدن الصناعات الاستخراجية والتعدين حلات صغيرة على هوامش المعمور ، اقرب الى المعسكرات التى ينقصها كثير جدا من روح المدينة الحقة وكيانها ، ثم هى غالبا قصيرة العمر ومسالة عابرة . وكلما كانت وحدات الانتاج فيها محدودة ، كلما كان حجمها صغيرا . فمعظم مدن تعدين الفحم فى « الشمال » بفرنسا تسجل احجاما صغيرة معظمها اقل من ١٠ر٠٠٠ وقليلا ما يصل الى ٢٠ الفا ، وذلك لأنه وجد أن استخراج مليون طن من الفحم يحتاج الى ٥٠٠٠ عامل تقريبا أى يمكن لنحو ٢٠ر٠٠٠ نسمة . هذا بينما كلما كانت وحدات الانتاج فى مدن التعدين أكبر كلما كان عمرها أقصر .

٢ - **الصناعة التحويلية** : أما الصناعات التحويلية ، أخيرا ، فيمكن القطع بأنها مدنية بالضرورة ، أى تستدعى بيئة مدنية لتقوم فيها ، وبيئة مدنية كبيرة عادة . ولكن هذا لا يعنى أنها لابد أن تخلق مدنا جديدة ، فهى

قد تخلق مدنا من لاشىء اذا كانت وحدة الانتاج ضخمة من صناعات النطاق الواسع large scale أو الصناعات الثقيلة · فمنذ الانقلاب الصناعى أصبحت الصناعة حقيقة مدنية ضخمة ، وكثير من الصناعات مثل صهر المعادن ، لا يمكن أن نتصور قيامها خارج المدن نظرا لضخامة تنظيمها ، ومن شأنها أن تخلق مدينة جديدة أنى أقيمت · فقوة وامكانيات الصناعة التحويلية التجميعية أعلى بكثير من طاقة الصناعة الاستخراجية · فمثلا فى اللورين يقدر أن انتاج نصف مليون طن من الصلب يحتاج الى ١٠ آلاف عامل ، أى يمكن لنحو ٤٠ ألف نسمة · وهكذا يمكن للصناعة التحويلية خلق مدن جديدة كبيرة ·

ولنمثل · من الأمثلة أولا « مدن الشركات » حيث تخلق الشركة الكبيرة مدينة كاملة one-company town من المصانع والمساكن والطرق والمواصلات ··· الخ · عادة فى أراض رعوية مهجورة أو رخيصة · فمثلا جارى بانديانا انشأتها شركة U.S. Steel Corporation فى ١٩٠٦ من لاشىء ، فأصبحت فى ١٩٣٠ (١٠٠) الف ، ١٣٤ الفا فى ١٩٥٠ · وفى البحيرات عدد من مدن الشركات مثل كاديلاك وبونتياك ولانسنج · وبالمثل آيندوفن ، برابانت Eindhoven ـ مدينة فيلبس للمصنوعات الكهربية ـ فهى قد بدأت كمصنع صغير فى ١٨٩١ لصناعة اللمبات ثم دخلت صناعة الراديو ونجحت ، ونمت من ٣٢ الفا فى ١٩١٨ الى ٦٨ الفا فى ١٩٢٨ الى ١٠٠ ألف فى ١٩٣٥ · ويمكن أن نذكر فى ألمانيا الغربية بعد الحرب الأخيرة مدينة فولكس فاجن ·

وفيما عدا مدن الشركات ، فليس هناك ميدان لدراسة المدن الجديدة البكر التى خلقتها الصناعة أفضل من الاتحاد السوفييتى · فهنا لأول مرة فى العالم تنعكس القيمة المدنية الكلاسيكية لكل من التجارة والصناعة · ففى فلسفة الاشتراكية كفت التجارة البحتة عن أن تكون مبرر وجود

raison d'être المدن بتاتا ، وبدات « تصفيتها » لتقدم خزانا من العمل للصناعة . أما الصناعة فاصبحت خلاقة للمدن الجديدة لأول مرة بصورة « مشروعة » و « كجرثومة صحية » على نطاق هائل . وربما كانت هذه الحقيقة أهم خصائص المدنية السوفييتية . فهناك عشرات من المدن التى بنات من الصفر فى استبس من اللامعمور شرق الاورال خاصة ، ونمت كمدن شيطانية بسرعة وصفت بانها اكثر من « أمريكية » — سرعة العاصفة . مثلا نوفوسيبيرسك : ٥ر١ الاف فى ١٨٩٧ ، ٣٠٠٠ الف فى ١٩٣٧ ، ٤٠٦ الاف فى ١٩٣٩ ، ٧٣١ الفا فى ١٩٥٦ . وبالمثل ماجنيتوجورسك وستالينسك .

وهكذا اذن يمكن للصناعة التحويلية أن تخلق مدنا جديدة كبيرة . ومع ذلك فالقاعدة الاصولية الواضحة منذ الانقلاب الصناعى حتى الآن هى انها لا تخلق مدنا جديدة بقدر ما تضخم مدنا قديمة قائمة ، اى انها ظهرت حيث وجدت حرف مدنية اخرى هامة ، بمعنى انها تبعت جغرافيا وظائف اخرى — التجارة غالبا — اتخذت لها منها نواة قديمة . صحيح ان الصناعة قد تحيى المدينة القديمة وتبعثها بدرجة تبعدها عن اصلها كثيرا ، ولكن تظل الحقيقة قائمة من ان النواة القديمة سابقة للصناعة pre-industrial .

مثال ذلك : دترويت وبتسبرج . فديترويت بدات كمركز لتجميع الفراء وتجارته ثم أصبحت نقطة ابتداء للتعمير ، فظلت صغيرة الحجم : فى ١٨٢٠ كانت ١٤٠٠ نسمة ، ثم ٢٨٥ الفا فى نهاية القرن ١٩ . ثم اتت صناعة السيارات ، فقفزت الى ٠٠٠ر٥٧٠ر١ فى ١٩٣٠ ، والى ٠٦٩ر٦٤٤ر١ فى ١٩٧٥ . ومثل هذا يقال عن مدن الاتحاد السوفيتى القديمة التى نفثت فيها الصناعة النمو نفثا . وهنا يمكننا ان نلمس فارقا بين نمو المدن الصناعية فى بريطانيا من ناحية ، والقارة (أوربا) من ناحية اخرى . فعلى القارة كانت العواصم الاقليمية التاريخية ذات أهمية سياسية جذبت اليها الطرق والمراصلات ولها قوة اندفاع كبرى ، فلما اتت الصناعة الحديثة

كان لا يمكن أن تتخطاها ، فكانت الصناعة تابعة لها موقعا · أما فى بريطانيا فقد بدأت الصناعة الكبرى فى مواقع بكر الى حد بعيد مرتبطة بحقول الفحم ·

وأحيانا تخلق الصناعة مدن الشركات كجزء من مدينة قديمة سابقة ، مثل كروبشتات ، زيمنزشتات Kruppstadt ، Siemensstadt فى المانيا ، ومدينة مصانع الكاوتشوك ميشلان Michelin فى كليرمون فران ١٥ الفا ، ومدينة رينو ٢٢ الفا وستروين وغيرها من مصانع السيارات فى باريس · ويعبر داريل ديفيز عن هذا كله فى صورة شيقة فيقول: «... quite frequently the large city of the present is the Cindrella whose god-mother is industry, a metamorphosed older commercial center.»

الخلاصة اذن أن الصناعة عامة ليست فى أصلها خلاقة للمدن دائما — حتى فى يومنا هذا · ومع ذلك فدورها المدنى هام جدا · فكل المدن النامية الآن أو التى نمت نموا هائلا فى الفترة الحديثة هى المدن التى كانت التنمية الصناعية فيها أعلى ما تكون ، بينما يمكن دائما أن نفترض بدون خطر كبير أن المدن المتوقفة هى تلك التى لم تدخلها الصناعة الحديثة تقريبا · مثلا فى الولايات المتحدة : فى ١٩٣٩ فى ربع المدن حجم + ١٠ آلاف كان + ٥٠ ٪ من المشتغلين فيها يعملون فى الصناعة · وكما يذكر جيست وهالبرت ظل نمو سكان المدن يتبع عن كثب نمو عدد المشتغلين بالصناعة لفترة طويلة · فبين ١٩٠٠ ، ١٩١٠ كان معدل زيادة سكان المدن ٣٨٫٨ ٪ ، وفى نفس الفترة تقريبا ١٨٩٩ — ١٩٠٩ كان معدل زيادة عمال الصناعة ٤٠٫٤ ٪ وفى العقد التالى كان المعدلان ٢٨٫٨ ، ٣٦٫١ على الترتيب · كل هذا يؤكد أن الدور الحاسم فى حركة التمدين والمدنية العامة الحديثة كان للوظيفة الصناعية قطعا · ولا يقل عن هذا الدور المباشر ، الدور المدنى غير المباشر

للصناعة · فالصناعة كالجرثومة التى خلقت وسائل المواصلات الحديثة ورفعت وسائل الانتاج والزراعة عامة ··· الخ ، هى التى جعلت الحرف غير الصناعية تمكن لنسب أكبر من حياة المدن ·

وأما من حيث المستقبل فيميل بعض خبراء التخطيط الاقليمى الآن الى أن ننقل كل الصناعة تقريبا فى الريف المكشوف تماما · وقد يصبح من المألوف فى نحو جيل أن تجد كل أنواع الصناعة الضخمة فى خلاء الريف تماما ، أو تحيط بها الغابات أو الحدائق · وذلك على أساس وصل هذه المدن الصناعية المنقولة بالمدينة الأم بطرق شريانية هائلة من النقل المباشر « الطوالى » · وقد يخلق هذا نمطا جديدا تماما من السكنى والمدنية ·

تطور الصناعة

تطورت الوظيفة الصناعية على العصور تطورا هاما أثر على مدى ارتباطها بظاهرة المدنية · فبعض أطوارها أكثر ارتباطا بالمدن وخلقا لها من البعض الآخر · ولذلك يهمنا ان ندرس هذا التطور من وجهة نظر امكانياته المدنية · فعلى أساس التكنولوجيا بمحمولاتها من مادة خام وقوة محركة ، يمكننا ان نميز مع باتريك جديز ولويس ممفورد Patrick Geddes and Lewis Mumford بين ثلاثة أطوار : الايوتكنى ، الباليوتكنى ، النيوتكنى ·

١ — الايوتكنى eotechnic · أو فجر الفنون الصناعية ، ويمثل اقتصادا اعتمد على تسخير الرياح والهواء والاخشاب كقوة محركة ، كما كان الخشب هو المادة الخام الرئيسية للبناء بجانب كونها وقودا · وتحتل هذه المرحلة الجزء الاعظم من تاريخ البشرية ، فقد ظلت حتى القرن ١٨ · وهذا النوع من الصناعة هو الذى نقصده حين نقول ان الصناعة تختلف عن التجارة فى انها ليست مدنية فى أصلها · فالواقع أن الصناعة الايوتكنية

ليست مدنية بالضرورة ، بل كانت عملية بسيطة تمارس فى القرى ٠ ولقد كان المغزل اليدوى ظاهرة هامة فى كل قرى أوربا حتى قبل الانقلاب الصناعى ، بل ولازال حتى اليوم فى كثير من جهات الشرق وخاصة الشرق الاقصى حيث لا تزال نسبة كبيرة من الآلات والأدوات تصنع موضعيا ولازالت تكافح ضد الصناعة الحديثة ٠ وعلى هذا فان الصناعة الايوتكنية ليست عاملا هاما فى خلق ونشر المدن ، ومن هنا كانت الفكرة التقليدية التاريخية عن المدينة انها مركز تجارى قبل كل شىء ، وقبل أن يكون صناعيا ٠

٢ ـ الباليوتكنى palaeotechnic ٠ هو اقتصاد الفحم والحديد ، ظهر مع الانقلاب الصناعى فى القرن ١٨ وبدأ يزيغ الاقتصاد الايوتكنى واصبح يسود الحضارة الصناعية منذ ١٨٥٠ حتى ١٨٩٠ ٠ وأهم مظاهره التكنولوجية الآلة البخارية والسكك الحديدية ٠ وكانت الاخيرة عامل تركيز مدنى عارم ، قادت الى أعظم تضخم وانتشار للمدن الصناعية megalopolis ، والى كل محمولات هذا التركيز من مساوىء وشرور طبيعية واجتماعية ٠ ويكفى للدلالة على هذا أسماء الكناية الساخرة الآتية :

. Coketown, Slumdom, Black Valley, Steelton, Smokeville

وقد أدى انتشار هذه الصناعة الباليوتكنية التركيزية الى واد الصناعة الصغيرة الايوتكنية فى قراها أو مدنها الصغيرة المتعددة بشكل يشبه عملية « خف الذرة » ٠ على أن قاعدة التركين الشديد لم تعدم بعض الشذوذ ، فعلى الرغم من ايحاء التكنولوجيا المطرد الى التركيز المتزايد ، فكثيرا ما كانت الصناعة الباليوتكنية تنتثر وتتبعثر فى الريف كى تفيد من انخفاض قيمة أراضى البناء ورخص الايدى العاملة ووفرتها ، مما كان يقلل الامكانيات المدنية لها نسبيا ٠

٣ ـ النيوتكنى neotechnic بدأ هذا الطور ينبثق ويبرز فى الثمانينات

من القرن الماضى ، وأساسه الكهرباء والمعادن الخفيفة والنادرة كالالومنيوم (البوكسيت) والنحاس والتنجستن ، ومن أسسه المتقطير الائتلافى للفحم desructive distillation وآلة الاحتراق الداخلى ـ أى السيارة أساسا . مع هذه التكنولوجيا الجديدة ظهرت اتجاهات مضادة للتركيز الباليوتكنى . فان امكانيات نقل التيار طويلا ورخيصا الغى توا المبرر للمساوىء العديدة المترتبة على التركيز الشديد ، وبدات عملية تشتيت dispersal للصناعة وامكن تصنيع الريف .

وهنا يبرز الفارق المدنى بين اثر كل من الفحم والكهرباء . فالفحم خلق عشرات من المدن الجديدة الضخمة ، أما الكهرباء فنظرا لامكان نقل التيار مسافات بعيدة الى أى مكان مطلوب ، وهو عادة مدينة قائمة من قبل ، فانها حتى فى البلاد التى تولد الكهرباء من الفحم لم تساعد على تشتيت الصناعة القديمة فقط وانما كذلك لم تخلق مدنا جديدة عادة . ومع ذلك فيبدو أن أثر الكهرباء هو كاثر السيارة متأرجحpolyvalent ، فقد مكنت الكهرباء من تضخم الصناعة فى مراكز بعيدة عن الفحم ، مثل تدفق الصناعات وهجرتها الى لندن وباريس . ولهذا يبدو ان اثر الكهرباء هو انها حررت الانسان من التركيز حيث تريد الجيولوجيا ـ الفحم ـ لا حيث يريد هو ، فانها لم تمنع التركيز حيث يريد الانسان .

هذا هو تطور الصناعة من حيث التكنولوجيا ، وسيلاحظ فيه أن ظهور مرحلة جديدة ليس معناه انتهاء واختفاء المرحلة السابقة تماما ، بل كثيرا ما يتعاصران ليتصارعا . كما يلاحظ أن هذا التطور يمثل نموذجا لعملية الانتشار الحضارى . فبينما كان العالم كله يغطى بطبقة أولية واحدة هى الفن الايوتكنى ، ظهر فى نقطة واحدة من العالم الفن الباليوتكنى ثم النيوتكنى ، وانتشرا كطبقتين على الطبقة العالمية الأولية الى أجزاء

أخرى من العالم عن طريق الاحتكاك الحضارى وبشكل يخضع فى تصويره لنظرية « الطبقات والمناطق » ·

أنواع الصناعة

تنقسم الصناعة الى قسمين رئيسيين ، الاستخراجية extractive والتحويلية transformative · وكلاهما يرتبط بالمدن ، الا أن من الصعب تحديد علاقة خاصة لكل منهما بها · ولكن هذا يصبح ممكنا اذا صنفنا الصناعة الى أنواعها الأربعة المتباينة ، البدائية primtive · والبسيطة simple ، وصناعة المجتمع community ، والصناعية المركبة complex ·

الصناعة البدائية

تقوم على اليد وقوة الحيوان أو قوة بسيطة أخرى · وتقتصر غالبا على المنازل ولذا تسمى الصناعات المنزلية home industries كالطحن واللعب والمخرمات أو الغزل أو الأطعمة ··· وهى عالمية فى توزيعها ، ولكنها تقل أهمية كلما ارتفعت الحضارة حتى تكاد تختفى فى المجتمعات الحديثة · والمهم أن هذه الصناعات ليست مدنية ولا مصنعية بالضرورة · وتوزيع هذه الصناعة يرتبط بمناطق الحضارات البدائية والمنخفضة فى كل أجزاء العالم ، فنجده يصل الى قمته عند جماعات مثل الاستراليين الاصليين ، كما نجد فى جهات مثل وسط آسيا نفسها أن الصناعة تقتصر على هذا النوع البدائى ، وليس هذا فى القرى فقط بل حتى فى المدن يمارسون الغزل اليدوى وصنع السجاد واللباد والنسيج فى المنازل ·· الخ · وكلما ارتفع المستوى الحضارى قلت هذه الصناعة حتى تختفى فى اقليم غرب أوربا وشمال الولايات المتحدة · أى أن هذا التوزيع عكس الصناعة المركبة تماما ·

الصناعات البسيطة

يقصد بها أن تقلل وزن أو حجم الخامات أو أن تمكن من حفظها أو نقلها · وهى غالبا تجهز المنتجات لتستعمل فى صناعات أخرى هى التى تشكلها بشكلها النهائى القابل لاستعمال المستهلك ، كما أنها عادة لا تحتاج الى خامات أخرى أثناء اعدادها · وأخيرا تمتاز بأنها صناعات تقوم قريبا من ، أو فى نفس ، مناطق انتاج الخام ، بلا حاجة الى نقل · ولا يشذ عن ذلك سوى المعادن الغفل التى تنتقل الى الفحم كالحديد ، وكالبترول ، والجلود التى يمكن أن تحفظ طويلا ولا تفقد بعد تصنيعها كثيرا من وزنها ·

أما عن خطوطها ، فان منها طحن الغلال ، قطع الأخشاب ، وصنع لب الورق ، صهر المعادن الغفل ، طحن وحرق الجبس والاسمنت ، تعليب الفواكه والخضر والأسماك فى المصانع ، ذبح وتعليب اللحوم ، دبغ الجلود ، حلج القطن واستخراج زيت البذرة · أى أنها تشمل معظم الصناعات الزراعية · وواضح أن بعض هذه الصناعات يحتم بيئة مدنية ، بينما يمكن للبعض الآخر أن تقوم فى الريف بلا دعوة الى ظهور المدن ·

ومن بين السابقة ينبغى أن نميز مجموعة ثانوية خاصة بالموانى تقوم فيها بحكم موقعها الساحلى : هذه هى « صناعات الموانى port industries» . وهى صناعات بسيطة وعامة تعتمد على قدر من تصنيع وتنقية الخامات والمواد الغذائية المستوردة · ومن أشهرها طحن الدقيق سواء فى موانى التصدير أو الاستيراد ، وتركيز الغذائيات ، وعصر بذر الكتان oil-seed وتكرير الزيوت النباتية وصناعة السمن النباتى ، كما فى هل والمرزى سيد وروتردام وهمبورج وكوبنهابن ومرسيليا · ويرتبط بهذه الصناعات صناعة الورنيش والدهون والبويات ، كما فى هل ولندن

والمرزى سيد والتـاين سيد · وهناك كذلك نشر الخشب ودبـغ الجلود التى لا يريدها المستهلك خاما بل يحتاج اليها « نقية » ·

وهنـاك ما يسـمى « حاصـلات المسـتعمرات colonial products » كتكرير السكر الخام فى برستول وجرينـوك سابقا ، وحاليا فى لندن وليفربول ونانت ونيويورك وبوسـطن ونيواورليانز وسـان فرانسيسكو · وكصـناعة الشيكولاته والسجاير المعروفة فى كثير من مـوانى غـرب أوربـا · وكثير من الصناعات الهندسية المعتمدة عـلى مواد مستوردة يقوم فى الموانى ، لا سيما تجميـع أجزاء السـيارات · فمثـلا انشأت الشركات الأمريكية لهـا فـروع تجميع فى موانى أوربية مثل كورك وانفرس وامستردام وكوبنهابن ، بينمـا انشأت الشركات الانجليزية فى موانى الكومونولث مثل مدراس ودربان وكيب تون وايست لندن وبـورث اليزابيث · كذلك ينبغى أن تضاف الى صـناعات الموانى « صناعات النساء » اى تلك التى تحتـاج الى عمل انثوى خاصـة · ففى الموانى يعمل الرجال فى الشحن والأرصـفة ، فيوجد فائض من العمـل الأنثوى يجتذب اليه صناعات النسيج والملابس كما فى ميدلزبره · وأحيـانا يكون تدفق الهجـرة على الموانى هو السبب فى قيـام صناعة الملابس كمـا فى نيويورك ·

أما توزيع الصناعة البسـيطة فاننا نجدها تزداد باطراد كلمـا ابتعـدنا عن مناطق الصناعة المركبـة · ففى أمريكا الشـمالية تقل نسـبة المشـتغلين بها فى جنوب نيوانجلند وجنـوب هضبة البحـيرات ، بينما يرتفـع الى الشمال من ذلك ، وفى الجنوب وفى الغـرب وخاصة الشمال الغـربى · وفى أوربـا ترتفع النسبة قليلا فى انجلترا وبلجيكا والمانيا لوجود الفحم والحديد والسمك فيها · وفى خـارج هـاتين القـارتين ترتفـع نسـبة المشـتغلين بالصـناعة البسـيطة ·

بل انه فى المناطق الحديثة التحضر والتصنيع تكاد تقتصر كل مظاهر التصنيع على الصناعة البسيطة - كنسيج القطنيات الرديئة فى الهند بأردأ وأبسط الطرق الحديثة ، كما فى البرازيل وفنزويلا وجاوه ومعظم أجزاء افريقيا حيث تتمثل كل ما تملكه من قليل الصناعة فى ابسط مظاهر ومراحل الصناعة : كاستخراج الزيت من نخيل الزيت أو الجوز ، وصناعة السكر الخام ، وتقشير الفول ، وتدخين البن والكاكاو والمطاط · وبعض الصناعات البسيطة يتبع فى توزيعه توزيع السكان عامة ، مثل طحن الغلال ، ولو أن الأنواع الأرقى من هذه الصناعة تمتاز بنسبة عالية جدا من استخدام الآلة وتظهر درجة عالية من التركيز والتوطن ، كما فى منيابوليس وكانساس سيتى وتشيتا وأوماها وبفلو ، وبودابشت ومرسيليا والهافر ·

صناعات المجتمع

هى نوع خاص من الصناعات البسيطة ، ويمكن أن نسميها صناعات الخدمات service ind. لأنها هى التى يحتاج اليها المجتمع محليا لكى يمكنه أن يقوم بوظائفه ويتبع استهلاكه اليومى · وهى ترتبط فى اهميتها بمستوى الحضارة ، فكلما ارتفع كلما زادت حاجة المجتمع الى الخدمات الصناعية مثل آلات الطبع والمخابز والثلج والغاز والتخمير والكهرباء والتليفون وورش اصلاح السيارات والقطارات والجاراجات والتجارة والسمكرة والبناء والنقل · ولا تحتاج كل مدينة صغيرة الى كل هذه الخدمات ، ولكن أى مدينة هامة لا تستغنى عنها حتى يمكن أن تقوم بوظائفها الأولية ·

والواقع أن هذه المجموعة تسمى أحيانا - وبوجه حق - صناعات المدن urban industries · ومعظمها يحتاج الى خامات ووقود

محدود الحجم والوزن ، والى عنصر العمل بدرجة أقوى . وهى لهذا يتحدد موقعها محليا . ولذلك فان أهم ما يلاحظ على توزيعها هو التجانس الواضح فى داخل الاطار الحضارى الواحد . ولا ننس شعبة خاصة من صناعات المدن هى « صناعات العواصم » كالصناعات « الثقافية » والحضارية : الطباعة ، الأزياء ، الفنون ... الخ .

الصناعة المركبة

هذه هى الصناعة الحقة ، وهى مرتبطة أشد الارتباط بالمدن . والصناعات المركبة ليست مركبة فقط من حيث طرق انتاجها ، بل ومن حيث طرق توزيعها . وأهم خصائصها أنها تحتاج الى آلات معقدة مركبة ، وأن أكثر من مادة خام واحدة تدخل فى انتاجها ، وأن الغرض منها ليس المساعدة على الحفظ أو تسهيل النقل وانما اعدادها لاستعمال خاص ، وانها تعد غالبا بحيث تصلح لاستعمال المستهلك الأخير وليست واسطة لعملية صناعية لاحقة ، وانها لا تنتج للاستهلاك المحلى فقط ولكن أيضا للتسويق الخارجى البعيد . ومن امثلتها الآلات المعقدة والسيارات والساعات والكيماويات والنسيج ، كما تشمل « صناعة المصانع » . ويلاحظ أن أبسط وأحط مراحل الصناعة المركبة هى صناعة الغزل والنسج لأنها اذا بدئت مرة بالمغازل والأنوال فانها تستمر دون حاجة الى اكثر من الصيانة العادية .

وتوزيع الصناعة المركبة يختلف عن انواع الصناعة الأخرى فى أنه اقلها انتشارا واكثرها تخصصا وتأقلما . والسبب فى هذا أنها هى قمة الصناعة الحقة ، ولذا تصر على مجموعة ظروف مثالية خاصة لا تجتمع الا فى حالات محلية للغاية . ففى أمريكا تقتصر على اقصى الشمال الشرقى ، وفى أوربا تقتصر على الشمال الغربى ، حتى انه فى جنوب فرنسا ،

وايطاليا خارج هذين النطاقين يقتصر وجود الصناعة المركبة على نقط متفرقة ، مثل مدن النصف الجنوبى فى أستراليا وسنتياجو وبوينس ايريس ومنتفديو وساوباولو وريو دى جانيرو · وحتى فى هذه الحالات قد نجد انها فروع لشركات النطاقين الرئيسيين السابقين ، كما قد لا نجد الا أحط أو أبسط مظاهر الصناعة المركبة مثل الغزل والنسيج خاصة ·

والواقع أن هذا يمثل لنا قانونا هاما من قوانين الانتشار فى الصناعة : فانه كلما بسطت صناعة ما الى مجرد روتين ، كلما مالت الى أن تنتشر بالتدريج الى مناطق أقل مثالية وتخصصا فى ظروفها المختلفة · وهذا يفسر تحرك صناعة القطن خاصة الى « الجنوب » الأمريكى ، والى اليابان والهند والمكسيك والبرازيل ومصر ·

فالصناعة المركبة اذن مركزة بشدة فى مناطق معينة محدودة ، وبصورة أشد فى مدن معدودة · فهى صناعة مدنية بالضرورة ، وتخلق لنا مجموعة « المدن الصناعية industrial cities » التى تختلف تماما عن « صناعات المدن » العامة المبعثرة الواسعة الانتشار · وتنفرد بعض الموانى ذات الصناعات المركبة بأنواع خاصة منها ترتبط بموقعها الساحلى · ومن هنا تنشأ مجموعة داخلية من المدن الصناعية هى « الموانى الصناعية » ، وهى الأخرى تختلف تماما عن « صناعات الموانى » العامة ·

من أبرز أمثلتها بناء السفن ، فهى بالضرورة صناعة ساحلية مينائية ، وهى تنتشر فى كثير من الموانى ولكنها لا تصل الى درجة الميناء الصناعية الثقيلة الا فى حالات محدودة نوعا من أهمها الكلايدسيد ثم التاين سيد والوير والتيز Tees وبلفاست ؛ وفى الولايات المتحدة سباروز بوينت Sparrows Point ونيو بورت نيوز وتشستر ؛ وسان نازيز فى فرنسا ؛

وروتردام وامستردام فى هولنده ، وجنوه فى ايطاليا ، وكوبى فى اليابان . ويلاحظ فى بريطانيا وفرنسا وأسبانيا والولايات المتحدة أن أعظم الموانى ليست أعظم مراكز بنـــاء السفن ، وذلك لوفرة المواضع الصـــالحة على السواحل • أما فى هولنـــده والنرويج والسويد والدنمرك والمانيا وبولنـــده وايطاليا واليابان فالعكس صحيح •

وهنـــاك غير بنـاء السفن صناعة تكرير البترول وهى مينائية جـــدا سواء عند المصدر أو المستورد ، كما فى الكاريبى والخليج العربى من ناحية وغرب أوربا من ناحية أخرى • كذلك تمتان الموانى بصناعة الحديد والصلب لأنها عادة تجد نقصا محليـا فى أحـد العنصرين الفحم أو الحديد ، فيلقى الاستيراد بالصـــناعة على السواحل • والحـديد خاصة يســـتورد بدرجة أوضح كما فى غرب اوربا ، وكما فى Port Kemba فى نيو سوث ويلـز باستراليا ، وياواتا فى اليابان . وبالمثل تمتاز الموانى بصناعات الأســمنت والمخصبات والكيماويات لأن معظمها لثقله وضرورة استيراده يعتبر « صناعة أرصفة dockside industry » .

مدن التعدين

ربما كانت بيئة المدينة التعدينية من اقوى أنماط البيئات المدنية وضوحا وتفردا • فلها خصائصها القوية التى تجعلها تؤلف عائلة من المدن شـــديدة التشابه فى خصائصها البشرية مهمـــا تعددت بيئاتها الطبيعية واختلفت • فهى مدن « جيولوجية » مباشرة ، أى فى مبرر وجودها • فمثلا وكما يقـــول تيلور « انما الذهب حيث تجده » • ولذا فمدن التعـــدين أشد المدن اســـتقلالا عن ضوابط الموقع المألوف ، بل هى تعارضها غالبا • فهى عادة لا تظهر الا على أطراف المعمور وفى نهاية العالم • والسبب أن معظم المعـــادن انما توجد فى طبقات القشرة القديمـــة الصخور ، وعادة فى المنـــاطق الجبليـــة حيث

البروزات outcrops اقرب الى السطح والى المعدن • أما مناطق تكاثف السكان حيث التربة سميكة أو الغابات فسيحة ، فهى بعينها المناطق التى لا يسهل الكشف عن المعادن فيها • وفى العادة تقع مدن التعدين موقعا سيئا جدا بالنسبة لموارد الغذاء والماء والأخشاب ، والمواصلات شاقة والمناجم سحيقة البعد عن أقرب مركز للسكنى • ولذا فهى مخلوقات اصطناعية تقوم فى عالم من الوحدة والعزلة على أساس من الهجرة الكاملة ، وكثير منها لا ينشأ لهذا الا كمدن شركات •

ولكن من الناحية الأخرى تختلف مدن المعادن اللافلزية ـ كالفحم والبترول ـ من حيث جيولوجيتها • فهذه غالبا فى تكاوين احدث ، وفى كثير من الأحيان فى مناطق زراعية • فهذا النوع من التعدين ان قام فى وسط المعمور فهى دائما تبدو مدنا مزروعة زرعا أو « مدنا شيطانية mushroom cities » ، تتنافر تماما مع الوسط البشرى الذى تقوم فيه وتستمد سكانها غالبا من مصادر بعيدة أيضا ، فتصبح جزيرة من الغرباء ـ فى فرنسا من الأجانب خاصة البولنديين والايطاليين ـ مما يخلق هوة اجتماعية سحيقة تفصلها عن ريفها •

ومدن التعدين هى أكبر مثال للمدن الشيطانية التى تخلق فجاة ما بين يوم وليلة • فمدن المعادن النفيسة كالذهب والماس تولد عند أدنى اشاعة ، فتتدافع حينئذ تيارات المغامرين والمضاربين الى أقصى وأقسى البيئات ، وتبرز مدن مؤقتة كاملة من اكواخ الصفيح والخشب والكرتون corrugated cardboard ، Hessian shacks, Nissen huts • ولكن لا تقل نشأة مدن البترول عن ذلك تلهفا وتهافتا ، اذ تتفشى مدن الخيام tent cities وتمج أبراج الآبار derricks كالطفوح الباطنية •

فاذا ما نجح المنجم انفجرت المدينة فى نوبة رخاء محمومة فتنمو نموا مذهلا فى معدله وسرعته « boom town ».

وبعد هذه النشأة الشاذة ، ينتظر المدينة نمو لا يقل شذوذا وغرابة • فأمامها فى الغالب حجم صغير تحققه ، فان معظم مدن التعدين مدن قزمية ، لا تزيد عن بضعة آلاف الا فى النادر • وبعد هذا فليس امامها فى الغالب الا امل حياة قصير يتناسب مع قيمة العرق أو الارساب ، وينتهى بنفاده ، وكلما اشتدت سرعة الاستخراج والتعدين ، كلما قصر عمر المدينة المنتظر • وهكذا ، بقدر ما كانت النشأة فجائية سريعة ، بقدر ما تكون النهاية فجائية سريعة ، فتتحول المدن الشيطانية الى « مدن الأشباح ghost towns » • فمدن التعدين بين المدن ، كالنيازك أو الشهب بين الأجرام السماوية : ضئيلة الجرم ، تلمع فجاة لتخبو مباشرة • وكثير من مناطق التعدين تعد الآن بمثابة « جبانات من المدن cimetière des villes » . واذا كانت فى مناطق زراعية فانها عند نشأتها تأخذ الأرض من الزراعة والفلاحين ، ولكن عند انقراضها لا تعود الزراعة ولا الفلاحون بعد أن حولها التعدين الى جيوب مهجورة وتربة فاسدة •

هذا المنحنى المضغوط compressed وهذه الدورة المنقوصة syncopated هى فى الواقع من خصائص مدن الاستخراج بوجه عام ، فهى تتكرر فى مدن قطع الأخشاب lumbering cities التى تبدأ فى الغابة كمدينة ناجحة ، وبانتهاء عملية القطع تتحول الى مدينة اشباح مقفرة ، وتمثل نوعا من المدن الرحل المهاجرة •

ويمكن أن نتتبع هذا كله فى الأمثلة الآتية • فى تاريخ الذهب فى الاسكا : فى ١٨٩٦ انشئت داوسون سيتى Dawson City فى بدء نوبة الذهب فى كلونديك ، وفى ٣ سنوات كانت مدينة حجمها ٢٥ الفا • ولكن فى ١٩١٣ مع

استهلاك الحقول جزئيا . كانت قد انكمشت الى ٢٠٠٠ فقط ٠ كـــذلك مع تدفق الباحثين نشأت مدينـــة Skagway عنــــد نقطة بدء الرحلة الطويلة الى منطقة كلونديك ومدت اليها السكة الحـديدية ، اى أصـبحت بوابة المرور الى أرض الذهب ، فنمت حتى قدرت بين ١٥ ، ٣٠ الفا فى ١٨٩٨ ٠ ولـكن مع اســتهلاك الرصيد السريع تحول الباحثون الى منطقة أخرى Nome ، فاضمحلت سكاجواى بسرعة ، ففى ١٩٠٠ كان عدد السكان ٣ آلاف ، وفى ١٩١٠ نحو ٨٧٠ ، والآن اقل من ٥٠٠ ٠ اما المركز الجديد نوم فبعد أن قفز من لاشىء الى ١٢ الفا فى ١٩٠٠ ، هبط الى ٨٥٣ فى ١٩٢٠ ٠

هـذا فى الاسـكا ٠ وبالمثل كانت قصة كاليفورنيا والغــرب الأقصى Far West من قبل فى منتصف القرن ١٩ ٠ فهناك عشرات من مدن الذهب فى كلورادو ونيفادا التى برزت حينا والآن قـد انحدرت أو انقرضت تمــاما ٠ فاكتشاف عرق الفضة Comstock فى نيفـــادا خلق مدينة فرجينيــا سيتى ولكن اســـتهلاكه سبب اندثارها السريع ٠ ويصف ويفـــر مدينتين من مدن التعدين « الميكروسكوبية » فى نيفادا ــ Silver Peak ، Blair ــ شرق وادى يوزميت . حيث عاشت الأولى من ١٩٠٧ الى ١٩١٥ ثم اندثرت مع انتهاء عرق الفضة . وهنا نقل كل ما يمكن نقله من المدينة المهجورة بما فى ذلكقضبان السكة الحديد !

وبالمثل فى مدن الزيت ٠ ففى بدء تاريخ الزيت فى الولايات المتحـــدة فى الستينات من القرن الماضى ، خلق الزيت فى بنسلفانيــا مدينـــة مثـل Pithole City بلغت ١٥ الفا فى ١٨٦٠ ، ولـــكن مع نضوب الحقـــل أصبحت المدينة اليوم مجرد ذكرى ٠ وكثيــر من مــدن الزيت يتحول بعـــد نضوبه الى مراكز لتكرير الزيت المستورد ٠ وبالمثل مدن الحـديد ٠ فمدينـــة هيبنـــج Hibbing « عاصمة الحـديد فى العالم » ، وقلب أعظم حقـوله ــ

سابى فى منسوتا ـ بعد أن نمت بسرعة من ١٠٨٥ نسمة فى ١٨٩٥ ، الى ٢٤٨١ فى ١٩٠٠ ، الى ٨٨٣٢ فى ١٩١٠ ، الى ١٥٠٨٩ فى ١٩٢٠ ، الى ١٥٦٦٦ فى ١٩٣٠ ، اخذت تتباطأ أخيرا ، ١٦٣٨٥ فى ١٩٤٠ ، وبعدها لم ينتظر لها الا التناقص ، ومستقبلها الآن لا يبشر كثيرا ٠

ومع هذا كله ، فهناك بعض حالات يمكن أن تحقق فيها مدينة التعدين حجما أكبر وكيانا اثبت ٠ فمدينة الرصاص ـ الزنك بروكن هل فى أستراليا وصلت فى حوالى ١٩١٤ الى ٣٦ الفا ، ولو انها هبطت بعد ذلك الى ٢٧ الفا بين ١٩٢٥ ، ١٩٣٥ . والى اقل من هذا بعد ذلك ٠ ومدينة الماس كمبرلى فى جنوب افريقيا بلغت ٥٠ الفا فى الثلاثينات ٠ واعظم من ذلك جدا جوهانسبرج التى نجحت نجاحا ضخما : من اكواخ طينية فى ١٨٨٤ الى مدينة عددها ١٥٩ الفا فى ١٩٠٤ الى ٨٨٤ الفا اليوم ! كذلك سان فرانسيسكو كانت ميناء ضئيلة لرعاة البقر فى وادى كاليفورنيا حين كشف الذهب فى سييرانيفادا فى ١٨٤٨ ، ففى سنة واحدة نمت قرية عددها الف نسمة الى مدينة حجمها ١٥ الفا ٠ وهناك تلسا من مدن الزيت ٠ ويمكن بوجه عام أن نقول أن تعدين الفحم يخلق مدنا اكثر ثباتا واستقرارا وحجما من غيره من انواع التعدين ٠

هذه هى مدن التعدين من حيث النشأة والتطور ٠ اما من حيث التركيب ، فهى فى مراحلها التجريبية الأولى ابعد ما تكون عن الاستقرار ، وتمثل مجتمعا غريبا شاذا فى مسكن مؤقت اشبه بالمعسكر الخام منه بالحلة الناضجة ٠ فهى تتألف اساسا من الذكور فقط ، ومن الذكور الشبان بنسبة غير عادية ـ كما يتضح فى تاريخ هيبنج ٠ ويصحب نشأة المدينة غلاء شنيع فى تكاليف المعيشة والأسعار ٠ ولكن مع توطد المدينة وتدعيمها بالنجاح ، تبدأ أعراض عدم الاستقرار والتوازن تتلاشى تدريجيا ، ويتجه تركيب السكان نحو التوازن ٠

وفى مدن الفحم خاصة تتبلور مظاهر النضج المدنى ، وتأخذ الأسرة التعدينية نمطا وراثيا من الآباء الى الأبناء يدور حول المنجم ۰ فهناك ميل الى وراثة الحرفة يشبه ما فى مدن صيد الأسماك ۰ ولكن على العكس من هذه ، يمتاز التركيب الاجتماعى لمدينة التعدين بالتفاوت الشديد بين مستوى العمال وأصحاب المناجم . ويبرز هذا فى التركيب العمرانى للمدينة كما فى جوهانسبرج مثلا حيث يرتبط هذا الفارق بالفارق الجنسى بين الأوربيين والافريقيين ۰ وهكذا يبدو أن المدينة التعدينية ، رغم أنها أساس الحضارة المدنية الى حد بعيد ، تعيش على هامش حياة المدن الحقيقية الكاملة ۰

تركيب الصناعة الحديثة

التخصص

تميل الصناعة الحديثة الى التخصص بحسب السلعة او الانتاج ، فكثير من المدن الصناعية تنصرف الى صناعة سلعة واحدة monofacture أو monoindustrial ۰ وقد يكون هذا التخصص ضرورة لا مفر منها فى حالة الصناعات الاستخراجية خاصة ۰ فهناك مدن التعدين mining towns وذلك كمدن الفحم فى جنوب ويلز ، جارو Jarrow ، ومدن الحديد جلبفارا وكيرونا ، ومدن النيكل فى الكتلة الكندية مثل صدبرى Sudbury ومدن البترول ، باكو ، جمسة والغردقة ، ومدن الذهب كالجورلى ، كولجاردى جوهانسبرج ، كلونديك ۰۰ وهناك مدن الخشب lumber city فى اسكندناوة وكندا ۰

ولا تعدم الصناعة التحويلية نسبة من هذا التخصص ، وقد يرجع هذا التخصص الى وفرة خامة معينة أو عمل ذى خبرة معينة أو الى مناخ معين ۰ فنجد شيفيلد تتخصص فى الأسلحة القاطعة ، وبالمثل اسن ..

وبرمنجهام فى الآلات Brummagem ware والصـــوفيات فى يوركشـــير والقطنيات فى لانكشـــير ، والخزفيـــات فى المدن الخمس Five Towns حول ســتوك اون ترنت ، والسيارات فى كفنترى وداجنام Dagenham ، والقفازات فى جلفرزفل Gloversville ، والأحذية فى ليموج ·

والأمثلة عديدة ، ويكفى أن نشير الى أن كثيرا من المدن فى العالم تشتهر بسلعة معينة سائدة : أكرن Akron « عاصمة المطاط فى العـــالم » ديترويت عاصمة العالم فى السيارات ، الحرير فى ليون ، والجعـــة فى ميونيـــخ ، والأسلحة فى لى كريزوه Le Creusot ، والأحذية فى بوسطن وفى بيرماسنس Pirmasens ، والجوارب فى فيلادلفيا ، والأجهزة والآلات الدقيقة فى يينا ، والصينى فى مدن سكسونيا ، وهناك بتسبرج فى الآلات الحديدية ، وبرمنجهام (الباما) « بتسبرج الجنوب » · ومدن الذبح شهيرة بالأحذية مثل شيكاغو وملووكى وسانت لويس ·

ولا يمـكن التعميم بان تخصص المدن الكامل فى صناعة معينة هو من خصائص البلاد الصناعية القديمة الناضجة ، فكثير من البلاد المصنعة حديثا تبدا صناعاتها فى تخصص شديد مثل المحلة الكبرى وكفر الدوار (= المحلة الصغرى) فى مصر ، ومدن صناعة الجوت فى الهند ، وصناعة الصلبوالحديد فى جمشيدبور Jamshedpur فى الهند ايضا ·

على أن التخصص وان كـــانت له مبـــرراته وفـــوائده التى تشـــمل « وفورات التركيـــز economies of concentration » ، الا أن له مضاره · فكلما زاد تخصص المدينة فى صناعة واحدة ، كلمـــا مثلت « بيئة مغلقـــة » تدور فى حلقة مفرغة ، ويســير فيها نمط الحياة على وتيرة متوارثة تقليدية ، وتقل فيها الفرص والامكانيات امـــام ابنائها . وتتحــــدد آفاقهم وخبـــرتهم وافكارهم ، بينمـــا اذا تنوعت الصـــناعات وتعـــددت انفسحت المجـــالات

أمام الشبان careers · ومن ناحية أخرى يهوى اقتصاد المدينة وينهار في حالة الأزمات لأنه معوج ذو جانب واحد Iop-sided ، فتلفظ الصناعة الزائد من العمل وتستشرى البطالة · ولما كان نشاط الحرف التابعة ancillary في المدينة يتوقف تماما على حيوية الصناعة المتخصصة الأولية ، فان هذه حين تغرق تجر معها الأولى الى الهاوية · فتتحول المنطقة الى « منطقة مأزومة depressed area » كما عرفت انجلترا : مثلا جارو ، ومدن جنوب ويلز ، ومدلزبره ··· الخ ·

التنـــوع

هذا بينما أن تنوع الصناعات وتعددها يعني اختلاف توقيت الأزمات لأن لكل منها موسميتها الخاصة ودوريتها الخاصة ، فيمكن لصناعة أن تمتص ما لفظته أخرى في الوقت الواحد · كذلك نجد لكل صناعة انتخابا جنسيا خاصا ، وتنوع الصناعات في المدينة يعطي فرصة العمل لكل من الجنسين · وهذا أفضل أيضا من وجهة نظر الصناعة ، لأنه يقلل من أجر العمل الذكرى عما كان يمكن أن يكون لو اقتصر انتخاب الصناعة عليه فقط اذ أن العمل الذكرى لا يصبح العائل الوحيد للأسرة · ففي يوركشير يعمل الرجال في المناجم أو مصانع الصلب ، والنساء في صناعات النسيج ·

على أن أهم من هذه العوامل كلها في اتجاه المدينة الصناعية من التخصص الى التنوع ، قانون « تداعي الصناعات » · فان وجود صناعة ما ناجحة يدعو اليها صناعة أخرى ، لأن بعض الصناعات تمثل حلقات في سلسلة مترابطة أو عناصر في مركب صناعي متكامل : فالغزل يدعو اليه النسيج ، وصناعة الذبح تدعو اليها صناعات الجلود وخاصة الأحذية ، وصناعة قطع الأخشاب تدعو اليها صناعة لب الورق والأثاث و ··· الخ · هذا فضلا عن أن قيام صناعة ما معناه وجود رأسمال ثابت من مقومات

الصناعة عامة ، التى اذا كانت تمكن الآن للصناعة القائمة ، فليس فيها مايمنع من تشجيع صناعة مقبلة : مثل تسهيلات النقل ومنشآت السكك الحديدية والطرق والملاحة ·

وبعض خامات الصناعة القائمة قد تكون قاسما مشتركا بين اكثر من صناعة ، وخردة ونفاية صناعة قد تفيد منها صناعة أخرى ، ووجود العمال المدربين بوفرة فى الصناعة القائمة يمثل سوقا رخيصة للعمل عامة ، ووجود الاتصالات والارتباطات القائمة مع الخارج ، ووكالاتها وبنوكها ، من شأنه ان يشجع صناعة لاحقة بقدر ما كافحت من أجلها الصناعة القائمة · فكل هذه العوامل من شأنها أن تجعل فى قيام صناعة جديدة الى جانب القديمة استغلالا واستثمارا أكثر اقتصادية لمنشآت ومرافق الصناعة القائمة أى لراسمالها الثابت ، مما يخفض تكاليف الانتاج فيها ، ولذلك تعتبر - وتسمى - « الوفورات الخارجية external economies » · والواقع أن قانون تداعى الصناعات ، وقانون الوفورات الخارجية يوشكان أن يترادفا · والنتيجة هى أن التخصص يفقد مكانه بالتدريج للتنوع فى الصناعة ·

التخصص مع التنوع

والواقع أن الصراع والتعارض بين التخصص والتنوع مشكلة صناعية هامة لأن كلا من التركيز والتكامل مطلوب · وقد أمكن حل هذا التناقض والتضاد بين الاتجاهين الرئيسيين بأن يضم الاقليم الصناعى الواحد انواعا مختلفة وعديدة جدا من الصناعات المترابطة ، ولكن مع تخصص كل مدينة من المدن - وخاصة الصغرى الثانوية - فى أحد هذه الأنواع · فيصبح المجموع كالعائلة الصناعية المتكاملة ·

ففى اقليم النسيج فى ليون توجد مدن للغزل ، واخرى للنسيج ،

ومدن للقطن ، واخرى للحرير ، واخــرى للحــرير الصناعى (الريون) ، واخرى للشاب schappe · وبالمثل فى لانكشير حيث نجد أولدم Oldham ، بولتن Bolton مدن الغزل ، بينما Burnley ، بلاكبـرن ، برستون مـدن النسيج · وبالمثل فى يوركشير حيث يستدعى تعقد العمليــات الميكانيكية فى الصوفيــات التخصص الى مدى بعيد ، فنجــد برادفورد مدينــة أقمشة المبروم worsted . هدزفيلــد مدينــة أقمشــة الأناقة fancygoods ، هاليفكس مدينــة الأقمشة الخفيفــة والسـجاد ، وديوزبرى Dewsbury مدينة الأقمشة الثقيلة والبطانيات ، ولســتر Leicester مدينــة الجوارب الصوفية hosiery .

وفى اقليم الرور الصناعى تختص كل مدينــة بصــناعة رئيسية معينــة فمثلا تتخصص فوبرتال Wüpperthal (بارمن ـ البرفيلد) فى المنسوجات ، وكرفلــد ، Munchen-Gladbach فى الصناعات الكيمــاوية على أســاس اللجنيــت . وتتخصص Oberhausen Gelsenkirchen ، بوخــم فى استخراج الفحم ، واسن فى الصهر ·

وفى جنوب ويلز تتخصص ميرترتيدفيل Merthyr-Tydfil وروندا Rhondda فى الصهر ، وسوانزى فى صناعة ألواح النحاس tinplate وغيـرها · وفى مناطق صناعة الاثاث قد تجد مدينة تتخصص فى الكراسى واخــرى فى المناضد وثالثة فى المقاعد ورابعــة فى اللعب ··· الخ · ففى ماساتشوستس تعرف مدينة Gardner بانهـا Chair Town ، وقربها Winchendon بانهــا Toy-Town ··· الخ · وفى صناعة الجلود فى ماساتشوستس أيضا نجد أن لين Lynn تتخصص فى أحذية السيدات ، وبركتون Brocton فى أحذية الرجال ·

« توطن » الوظيفة الصناعية

تحت هذا العنوان التقليدى عند علماء الاقتصاد localisation . سندرس معا لأسباب ستتضح فيما بعد نقطتى الموقع والموضع فى المدينة الصناعية . والعوامل التى تتحكم فى توقيع الصناعة متباينة ، منها الجغرافى ومنها الاقتصادى المباشر ، ولا محل للفصل بينهما كلية . ومعروف أن الصناعة تقوم على خمسة عناصر : المادة الخام ، القوة المحركة ، رأس المال ، العمل ، السوق . وهذه العناصر هى أيضا العوامل التوقيعية فى الصناعة . وهناك الى جانب هذا عنصران يمكن اعتبارهما أجزاء من العناصر الخمسة الرئيسية ، وهما سعر الأرض التى تقوم عليها الصناعة ويمكن ادخالها فى رأس المال ، وتكاليف النقل وهى هامة جدا وتدخل فى عناصر الخامات والقوى والسوق . وكل عنصر من هذه العناصر يلعب دورا هاما فى توقيع الصناعة ، ولكن من النادر ان يلعب واحد منها وحده دون غيره ، والغالب الأعم أن الموقع نتيجة لتفاعل بعض هذه العناصر او كلها .

المادة الخام

من الطبيعى للصناعة أن تقوم حيث توجد المادة الخام . فهناك من الخام الثقيل الذى لا يقبل النقل أو يكلف نقله كثيرا ـ مثل صناعات الأخشاب الثقيلة كالأثاث والكراسى . فتقوم على حواف الغابات ، ومثل صناعة السفن فى الماضى حين كانت من الخشب ، فكانت تقوم فى الموانى القريبة من الغابات الجيدة الغنية . فكان لهويتبى Whitby اسم هام بفضل بلوط وادى الاسك Esk وتلال كليفلند ، ولازالت اسكندناوة حتى اليوم تبنى السفن الخشبية .

وربما أمكن اعتبار الموقع البحرى جزءا من المادة الخام (!) فى صناعة

بناء السفن ، فكل صناعات بناء السفن تقوم فى الموانى بالضرورة · ومع ذلك فمن الطريف أن بعض رجال الصناعة فى أمريكا أثبت اثنـــاء الحـرب الأخيـرة أنه لم يعد من الضرورى بنـــاء السفن قرب البحر ، وأنه يمـكن صناعتها « جاهزة » prefabricated فى الداخل ثم تجميعها ببساطة عـلى الماء ! والجرانيت الثقيل اذا دخل الصناعة كمادة خام ولم يخضع الا لتحويل وتحوير بسيط فانه يقود الصناعة اليه ، ومن هنـا تجارة وصناعة أبردين ـ « مدينة الجرانيت Granite City» ـ فى تمـاثيل ومكعبـات الجرانيت setts .

وهنـاك من المواد الخـام ما لا تقبـل طبيعته النقل لأنه قصـــير العمر سريع الفســاد ، مثـل السـمك واللبن واللحم والفـواكه ، فـان تعليب اللبن والسـمك واللحم واعـداد سـماد السمك والحوت يجب أن يتم فى مراكـز الانتاج أو فى موانى مناسبة قرب مياه الصيد · فمثـلا فى تعليب الفـواكه والخضر تتلاشى القيمـــة التوقيعية لعوامل السوق والعمل والوقـود أمام قوة المـادة الخام · فالمهم فى هـــذه الصناعة هو وجود فائض من الفـواكه والخضر · ومن هنا كانت هـذه الصناعة البسيطة ـ فهى ليست صـــناعة مجتمـع ـ تمتـاز بالتركيز الشـديد والتوطن الهائل · فمثلا تنتج كاليفـورنيا ½ انتـــاج الولايات المتحـــدة من العلب المحفوظة · ولـما كانت مشـكلة هذه الصناعة هى موسمية العمل الشديد ، فانهـــا تحـــاول فى داخل نطـــاق تاثير المـادة الخـــام أن تراعى عامل العمل بأن تقترب من المدن الكبرى لتفيد من الأطفال والنساء صيفا فى حدائق الفاكهة والخضر ومصانع التعبئة ·

والماء كمادة خام يستعمل كأساس فى صناعات معينة مثل التقطيـــر والتخميـر distilling ، brewing ، ولكن الماء الجيد المنتشر انتشـــارا كبيرا بحيث أن عوامل أخرى هى التى تحـــدد توقيع هـــذه الصناعات ·

ومع ذلك يقال أن مياه نهر الترنت Trent لها صفات خاصة تساعد على التخمير عند برتون Burton • وفى صناعة الصباغة وتنظيف المنسوجات والألياف ، يساعد الماء النقى فى المجارى العليا التى تجرى فى المرتفعات على قيامها فى أعلى المدن التى تقع فوق كل المدن الأخرى مثل برث ، برادفورد • وفى صناعة الورق لا سيما الأنواع الجيدة نجد لوفرة المياه النقية أهمية كبيرة ، ولذلك نجد أن مصانع الورق تقع على ضواحى وهوامش المدن الكبرى فى ناحية أعالى الأنهار up-river • وبالمثل فى صناعة الكيماويات • هذا بينما ورق اللف البنى مثلا لا يتطلب نفس المياد فالموقع •

وتبدو أهمية المادة الخام فى توقيع الصناعة فى حالة صناعات الصوف فى انجلترا حتى القرن ١٧ ، فان وفرة الصوف من مراعى المرتفعات أدت الى صناعة النسيج فى الأودية منذ وقت مبكر ، ومطاحن الغلال فى مينابوليس هى نتج مباشر لنطاق القمح فى أمريكا الشمالية ، بقدر ما كانت مطاحن انجلترا الهوائية windmills استجابة لانتاج الحبوب المحلى فى الماضى • والواقع ان صناعة طحن الغلال كصناعة بسيطة تميل خاصة الى أن تتبع فى توزيعها حقول القمح والحبوب ، فلكل حقل مركزه الرئيسى وعدة مراكز ثانوية هامشية • وبالمثل صناعة حلج وكبس الأقطان ، فهى ترتبط ارتباطا أوثق من صناعة غزل ونسج الأقطان بمواقع المادة الخام • واذا عرفنا أن عددا من الصناعات وخاصة المنسوجات القطنيــة قد شهدت عملية اعادة توزيع فى العقود الأخيرة وهجرة من العروض العليا الى العروض السفلى ، أدركنا ان احد عوامل الجذب نحو خط الاستواء هو أن هنا الموطن الطبيعى للمادة الخام •

وعموما فكلما زاد وزن المادة الخام بالنسبة لقيمتها ، كلما زادت

قيمة المادة الخام التوقيعية ، فقامت الصناعة على حقل المادة الخام ٠ فمثلا يساوى رطل الحرير الخام فى سعرد حوالى ٣٠ رطلا من القطن الخام ، أو ٣ أرطال من الصوف الخام ٠ ولذلك فكلما قل سعر الخام ، كلما زادت بالنسبة اليه تكاليف النقل، وبالتالى اضطرت الصناعة الى أن ترتبط بموقع المادة الخام أكثر منها بأى عامل توقيعى آخر ـ والعكس ٠

وقد يكون لطبيعة المادة الخام واشتراطاتها المناخية تأثير توقيعى معين ٠ فمثلا كانت كل من لانكشير ويوركشير تقوم حتى القرن ١٧ بنسج الصوف ، ثم مع معرفة وانتشار القطن كأرخص الألياف جربته كل من المنطقتين ، ولكن لم تلبث يوركشير أن تخلت عن المحاولة وتركزت صناعة القطن وغزله فى لانكشير فقط ٠ فقد اتضح أن المناخ الأرطب الأكثر تجانسا غرب البنين ضرورى للألياف النباتية الخالية من الدهن ، بينما الألياف الحيوانية المشبعة بالشحم اقدر على مقاومة التغيرات الهيجروسكوبية ولذا يمكن أن تغزل بسهولة فى شرق البنين الأجف ٠

ومن الأمثلة القوية صناعة أفلام السينما التى يعتبر المنظر الطبيعى فيها جزءا من « المادة الخام » ٠ فقد تركزت هذه الصناعة فى كاليفورنيا وايطاليا وجنوب فرنسا حيث يمكن سطوع الشمس وقلة ساعات الغيوم من التصوير الجيد٠ولكن حين انتشرت الاضاءة الاصطناعية فىالاستوديوهات أمكن انتاج الأفلام فى الجزر البريطانية ٠

هذا بينما نلاحظ من ناحية أخرى أنه كلما قل حجم ووزن المادة الخام كلما أمكنت شدة التركين والتوطن . لأن نفقات النقل بالنسبة لقيمة السلعة النهائية تكون بسيطة ـ مثال ذلك الحرير والشكولاتة ٠ قارن أيضا صناعة القطنيات بالصوفيات بالحراير فى الولايات المتحدة حيث تمثل على الترتيب

سلما متراتبا من التركيز المتزايد ، فبينما ينتشر القطن فى عشرات المدن فى الشمال والجنوب ، يتركز الحرير بكل عنف ٩٥ ٪ فى مدن نيوجرسى وباترسون .

القوة المحركة

قد يكون للقوة المحركة قيمة توقيعية اكبر من المادة الخام . وتتقرر نتيجة التجاذب بين المادة الخام والقوة المحركة بحسب نوع كل منهما . فقبل الانقلاب الصناعى حين سادت قوة المياه الجارية ممثلة فى طواحين الهواء والماء ، كانت الانهار للصناعة بمثابة القضبان المغنطيسية للبرادة . ومن هنا كان الارتباط الهام جدا بين مواقع المدن الصناعية والانهار . وهكذا كانت المادة الخام هى التى تنتقل الى القوة المحركة ، فمثلا كان صوف مراعى المرتفعات الانجليزية ينتقل الى سكان الأودية النهرية فى يوركشير ولانكشير . ولكن لما تحولت القوة المحركة من المياه الى الفحم ، تركزت الصناعة الصوفية على حقول فحم يوركشير حيث تتوفر أحسن مصادر القوة ، وهكذا جذبت القوة المحركة المادة الخام الى بؤرتها .

كذلك حين كانت صناعة صهر المعادن والحديد تتخذ من الفحم النباتى charcoal قوتها المحركة ، كانت مناطق الغابات هى التى تحدد مواقع الصناعة . ومن هنا كانت شهرة غابة الويلد Wealden F. كذلك ظلت القوة المحركة هى العامل التوقيعى حتى بعد أن تحولت من الفحم النباتى الى الكوك ، فان صناعة الصهر لم تلبث أن هاجرت وانتقلت من غابات انجلترا الى حقول فحمها ، من غابة الويلد الى شيفلد وليدز .

والفحم كوقود يختلف عن الأخشاب فى أنه اقل وزنا وحجما واكثر قابلية للنقل والتصدير . ولكنه يظل مع ذلك وقودا ثقيلا فى وزنه « ثقيل

الظل » فى نقــله ٠٠٠ ولهذا تتقرر نتيجـة التجاذب بين المـادة الخـام والفحم. كمادة محركة بعامل النقـل : فاذا زاد حجم ووزن المـادة الخـام وبالتـالى. تكاليف نقلها عن حجم القوة المحركة ، انتقـلت الأولى الى الثـانية ـ والعكس٠ فالحديد ينتقل الى الفحم . وليس العكس ، لأن كل طـن من الحـديد يحتـاج فى صهره الى حوالى ٣ طن من الفحم ٠

والاتجاه العام فى الصناعة هو الى نقـل المـادة الخام الى الوقود او القوة المحـركة ٠ ومن هنا تزاحم المـدن والمراكز الصـناعية واكتظاظها على حقـول الفحم ٠ وما انتقـال خامات المسـتعمرات والعـروض السـفلى الى مراكز الفحم فى غرب أوربا الا تكبير لهذه القاعدة ٠ أما الصـناعات الخفيفة التى تحتـاج الى قـدر بسـيط من الوقـود فيمـكن لهـا أن تجـرى كعمـلية اقتصادية على مسـافة من حقـول الفحم حيث تدخـل عوامل توقيعية أخرى ٠ وهذه هى الطـريقة التى توصلت بها لنـدن الى عدد كبير منوع من الصـناعات رغم بعدها الكبير عن الفحم ٠

هذا ويلاحظ عـامة أن الفحم لم يغـير من مواقع كثير من الصـناعات القائمة من قبـل على قـوة أخرى ٠ فنحـن مثلا كثيرا ما ننسى أن صـناعة المنسوجات فى يوركشـير ولانكشير سابقة للفحم ، وان اكتشـاف الفحم بعـد هذا فى نفس تلك المنـاطق كان مجـرد صدفة واتفاق بحت ، وأن الفحم وان ساعد على نموها وتضخمها وتثبيتهـا الا أنـه ليس العـامل الذى خلقها أو أنشأها ووقعهـا أصلا ٠ والواقع كما لاحظ رادمـوز براون ٠ ينـدر أن تدين المدن الصناعية الكبرى بأصولها للفحم وانما تدين له بنمـوها وتضـخمها ٠ فمثلا كانت نيوكاسل وليدز وشـفيلد وجلاسجو أصلا مدن أسـواق أو موانى ثبتت صلاحية مواقعها للصناعة حين أتى الفحم فنجحت ٠

واذا انتقلنا الى الماء كقوة محـركة فى شكل الكهرباء ، لوجدنا نـوعا

جديدا من العلاقة بين القوة والخـام · فمع امكان نقـل التيار بعيدا ورخيصا ، أصبحت القوة المحـركة هى التى تنتقل الى المادة الخـام · وقد اسـتتبع هذا حركة من اعادة توزيع المـدن الصناعية redistribution · ومن أمثلة هذه الحركة اطراد نمو صـناعة لب الخشـب والورق فى مواضع المـادة الخـام · ومن نتائجها أن نقط ضعف جنوب انجلترا بالنسبة لحقـول فحم الشـمال فى ميدان الصناعة آخـذة فى التناقص ، وشجعت عـلى تقاطر الصناعات حـول لندن حيث يوجد عامل توقيعى هام هو السوق الاستهلاكية الهائلة ·

راس المـال

ليس رأس المال من العوامل التوقيعية الرئيسـية فى الصناعة ، وكانت أهميته قبل ظهور الصناعة المركبة الحديثة اقـل · ولكن منذ تضخم الصـناعة اصبح لموقع رأس المال بعض القيمـة فى التوقيـع · وكثير من الحالات التى توصف بأن توقيعهـا كان اعتباطيا أو عشـوائيا fortuitious أو راجعـا الى الصدفة والاتفاق ، هى فى الواقع نتيجـة لموقع رأس المال · فمجـرد ارتبـاط صاحب العمل بمكان ما مثل محل ميلاده أو محـل سكنه ، قد يكون السبب الوحيد فى تحديد موقع الصناعة ·

والمثـل الكلاسيكى طبعـا هو قيـام صناعة السـيارات فى اكسـفورد لأن وليم موريس — لورد نفـليد Nuffield — بدأ فى اكسـفورد محل سـكنه بمحل لاصـلاح الدراجات ايام الحرب الكبرى الأولى وخـدمته ظروف الحرب فنجح واثرى ، ومن الدراجـات انتقل الى السـيارات · ومن الأمثـلة توقيـع صناعة المطـاط فى كليرمون فيران ، فانه يرجـع الى زواج أحد رجال الصناعة بالمدينة باحدى قريبـات ماكنتوش Macintosh ثم حادث حريق مصـانع السكر التى كان يملكها · واتجاه الصناعة فى انجلترا اليوم الى أن تتركز فى منطقـة لنـدن بعيـدا عـن الفحـم يرجـع الى أن الرأسـماليين والممولين الصناعيين

يفضلون الإقامة فى العاصمة ، حيث حياة الابهة والرفاهية من ناحية ، وحيث المناخ أدفأ وأجف من ناحية ٠

وفى البلاد الحديثة التصنيع وخاصة فى الشرق يلاحظ تركين صناعى فى العواصم خاصة والمدن الكبرى عامة ، كما كان الحال حتى وقت قريب فى القاهرة ، وذلك لأن رأس المال كان معظمه أجنبيا فى المراحل الأولى ، والأجانب يتركزون بالطبع فى العواصم لأسباب مختلفة كوجود بيئة حضارية شبه أوربية يمكنهم الحياة فيها وكضمان حمايتهم كأقلية بتقاربهم وتجمعهم فى نقطة واحدة ٠ ومع ظهور رأس المال الوطنى يمكن للصناعة أن تغامر فى مواقع بعيدة عن العاصمة ٠ وعلى العموم ، فان اهمية رأس المال فى التوقيع تقل مع تحوله من فردى الى جمعى فى شكل شركات مساهمة ، لأنه يصبح اكثر سيولة وقابلية للحركة mobile.

وقد يتاثر راس المال بسعر اراضى البناء الصناعى ، لأن هذا السعر يحدد القيمة الحقيقية لراس المال الأولى initial ويعتبر وسيلة من وسائل « الوفورات الخارجية » فى الصناعة ٠ وهذا العامل يزداد قوة فى حالة الصناعات التى تحتاج الى قليل من الوقود بالنسبة لقيمة السلع المشطبة finished وتمتاز شركات السكك الحديدية خاصة بانها فى وضع بالنسبة لنقل الفحم يسمح لها بالافادة من هذا العامل : فهى تجد من الاقتصادى لها أن توقع مصانع العربات والقاطرات على نقطة من شبكتها تبعد عن مناطق الازدحام الصناعى حيث أرض البناء ارخص ٠ ومن امثلة هذا مصانع شركة L.N.E.R. فى يورك ، ومصانع L.M.S.R, فى داربى ، S.R. (الخط الجنوبى) فى برايتون ٠

وفى مصر وجد أن انخفاض سعر الأراضى فى المحلة بالنسبة للقاهرة والاسكندرية ، وبالتالى انخفاض عوائد المدينة rates ، كان مما شجع

على توقيع صناعات بنك مصر النسيجية بعيدا عن العاصمتين اللتين كانتا قد احتكرتا هذه الصناعة حتى ذلك الوقت · بل لقد لوحظ أن كثيرا من المدن ، تشجيعا على اجتذاب رأس المال الصناعى اليها ، تلجأ الى تعديل حدودها الادارية والمالية بحيث تخرج من دائرتها المصانع الجديدة حتى تنخفض أسعار أراضيها وعوائدها ، حتى اذا ما اشتد عود الصناعة وتقاطر رأس المال عليها ، عادت الى الحدود القديمة ·

العمـــل

للعمل ، وخاصة المدرب ، أهمية توقيعية كبيرة فى الصناعة · وقيام الصناعة يميل عادة الى اجتذاب العمل من الريف المجاور · ولكن أهم ناحية فى العمل هى نمو مهارة تخصصية أو حذق تقليدى فى مناطق معينة ، فان هذا يميل الى أن يثبت جذور هذه الصناعة فى منطقتها حتى ولو بعد أن تنتهى الضوابط الأولى وتكف عن العمل ، ويميل الى مساعدة ادخال صناعات متصلة بتلك الصناعة · ومهارة العمل تدعو المدن الى النمو ، ولكن ليس الى الظهور والنشأة · وهى تفسر ما نسميه « بالقصور الجغرافى geog inertia » الذى يعنى أن تفسير موقع صناعة ما لا يمكن الا بالرجوع الى تاريخ المنطقة ·

فمن الامثلة الهامة أن القطن أتى الى لانكشير أساسا بسبب مهارة صناعة النسيج المكتسبة فى صناعة الصوف قرونا طويلة من قبل · وبالمثل أتى الجوت الى مناطق غزل الكتان فى شرق اسكتلنده · كذلك شفيلد قد تعدت منذ مدة موارد الغفل والحديد المحلية ولكنها لازالت تحتفظ بمركزها الممتاز فى صناعة الصلب ، رغم أن الخام يأتيها من بعيد وقريب ، والسبب هو قوة اندفاع الماضى ممثلا فى وجود بيئة كاملة من الفن والعمل الماهر المتخصص · وتوطن الخبرة فى معالجة الجرانيت المحلى أدى الى أن أصبحت

برتين تستورد الجرانيت والجابرو gabbros، وغيرها من الصخور النارية من البلطيق لتعالجها بالقطع والتشكيل . ولازالت أسيوط تشتهر بانتاج التحف والقطع من العاج وسن الفيل والصدف ، وهذا ارث الماضى حين كانت نهاية طريق درب الأربعين . وحين قرر بنك مصر اتخاذ المحلة مركزا للغزل والنسيج كان متأثرا بعامل الوفورات الخارجية فيها ، ممثلة فى الشهرة المتوطنة منذ العصور الوسطى بوفرة العمل المتخصص الماهر .

وقد ينتقل العمل المدرب فتنتقل معه مواقع الصناعة ، كهجرة الهيجونوت من فرنسا والقارة الى الجزر البريطانية . وتدين مدن جلفرزفيل Johnstown فى الاديروندداك ووادى الموهوك بشهرتها وتخصصها فى انتاج القفازات الجلدية لغير سبب مفهوم على الاطلاق سوى أن جماعات من مهرة العمال الاسكتلنديين فى هذه الصناعة حدث أن استقروا هنا عند هجرتهم الى العالم الجديد . كذلك برزت وسكونسن فى صناعة الجبن لتوطن السويسريين المهرة بها .

وقد يكون فى وجود العمل المتخصص دعوة الى صناعة معينة ، فمثلا فى يورك ــ وهى مركز لمصانع السكك الحديدية ــ تقوم صناعة الحلوى . وهو أمر يكاد ألا يكون مفهوما الا اذا عرفنا أن مصانع السكك الحديدية تستخدم العمل الذكرى تاركة فائضا كبيرا من العمل الانثوى الذى يمكن أن يستوعب فى صناعة خفيفة كصناعة الحلوى . واذا لم يتوفر العمل الماهر محليا فقد يتحتم جلبه من مناطق بعيدة ان لم يكن من دول أجنبية ، على الأقل لفترة ما حتى يتدرب العمل المحلى ، كما فى حالات دول الشرق .

وكلما استدعت الصناعة مهارة خاصة ، كلما اشتد تركزها فى موقعها وتشبثها به . وبالعكس كلما كان فن الصناعة اليا وعملياته بسيطة ميكانيكية ، كلما أمكنها الانتشار فى مواقع اخرى . ولهذا نجد أن الصناعات

اليدوية أكثر تركزا وتوطنا من الصناعات الآلية الحديثة ، وأمن من بين الصناعات الآلية عامة ما يمكن اعتباره عملية بسيطة لا تحتاج الى خبرة ودربة طويلة خاصة . وهذه حالة آلات النسيج ، وخاصة القطنيات وبالأخص القطنيات الخشنة الرديئة التى لا تحتاج الى آلات دقيقة أو عمل جيد . وفى هذا تختلف الصوفيات عن القطنيات ، فهى تحتاج الى خبرة ومهارة حقا ، ولذا كانت أكثر ارتباطا فى توقيعها بالعمل ، ولذا أكثر توطنا ومحلية وثباتا . وهذا هو أحد الأسباب الرئيسية فى أن مدن صناعة المنسوجات القطنية لم تعد قاصرة على العروض الشمالية ، بل هاجرت فى العقود الأخيرة فى حركة مطردة نحو خط الاستواء . وهذا أيضا يعلل لماذا تنصرف صناعات القطنيات فى العروض السفلى الى الرتب الرديئة الخشنة . ويضاف الى عدم اشتراط المهارة الطويلة فى العروض السفلى ، وفرة العمل ورخصه رخصا ملحوظا لانخفاض مستوى المعيشة والحضارة العام .

السوق

السوق ضرورة لابد منها لتصريف الصناعات ، كما هى ضرورة لاستيراد الخامات . وكلما سهلت عملية الوصول الى السوق ، كلما نجحت الصناعة . وكلما زاد حجم السلعة بالنسبة لقيمتها ، كلما اثر هذا فى عملية التسويق . وكلما كانت السلعة ضخمة ، كلما اتجهت الى استعمال ارخص وسائل النقل . مثلا لازالت الخضروات الرخيصة الضخمة تصل الى كوفنت جاردن فى عربات المزارع wagons ، لأنها اقتصادية وان كانت بطيئة . وكل زيادة فى تعريفة النقل والسكك الحديدية بعد أن تكون الصناعات قد استقرت ، تقع خاصة على عاتق الصناعات التى تحتاج الى أطول نقل داخلى الى الموانى أو الأسواق ، فتميل الى أن تقتل الصناعات الأبعد لمصلحة الصناعات الأقرب .

واذا وجدت عوامل توقيعية قوية تتغلب على الاعتبارات السابقة ٠ فان الصناعة تحاول بقدر المستطاع الا تتعارض معها تماما ٠ فمثلا تتغلب جاذبية الخبرة المتوطنة فى معالجة الجرانيت فى ابردين على طرد عامل الوزن فى عملية استيراد احجار البلطيق ، ولكن الصناعة فى ابردين تحاول أن تقوم على أرصفة المرفأ مباشرة كحل وسط ٠ وفى شفيلد كان العائق دائما هو انعدام النقل الرخيص لصناعاتها الثقيلة الضخمة ، حتى لقد فكر البعض فى قناة ملاحية الى الهمبر ٠٠ ومشكلة النقل فى شفيلد هى التى تحدد اثقل الصناعات فى وادى الدون ، تاركة الصناعات الأخف للأراضى المرتفعة ٠

وقد امتازت نيو كاسل وفايفشر Fifeshire دائما بأنهما فى موقع يسمح لهما بتصدير الفحم اكثر من اى حقل فحم آخر فى بريطانيا ٠ والواقع انه كلما كان حقل الفحم داخلى الموقع ، والفحم سلعة ثقيلة صعبة التسويق والنقل ، كلما دعا هذا الى قيام الصناعة عليه ، وكلما كان ساحليا سهل التسويق ، كلما قلل هذا من فرص قيام الصناعة بعكس التجارة ٠

وقد تتغلب السوق على القوة المحركة كعامل توقيعى للصناعة ٠ فمثلا تتكدس الصناعات حول لنـدن لأنهـا سوق استهلاك جبار رغم بعـدها عن الفحم كثيرا ٠ ولا يمكن تفسير الشذوذ الجغرافى فى صناعات الحديد والصلب فى شيكاجو وجارى وانديانا هاربر ، حيث يتحـرك الفحم الى الحـديد ، الا بالرجوع الى جاذبية السوق القوية المتمثلة فى الغرب الأوسط Middle West لكثافة سكانه ومدنه النامية ٠ وقد انتهت اللجنة الملكية البريطانية الخاصة بتوزيع الصناعة فى بريطانيا الى انه كلما ضعف نفوذ المادة الخـام والوقود فى صناعته ، كلما اشتد نفوذ عامل السوق ٠ وفى الـدول الحديثـة التصنيع وخاصة فى الشرق تكون مواقع الأسواق فى العواصم أو المدن الكبرى القليلة العـدد هى مواقع الصـناعة ، كالقاهرة والاسكندرية ٠ وقـد أدى التحـول

من الفحم الى الكهرباء الى زيادة أهمية السوق كعامل توقيعى فى الصناعة .

ويمكن أن نلمس أهميــــة السوق عامة فى توقيع الصــناعة فى وجود صناعة التخميـــر breweries بكل المـــدن الزراعية أو مدن الأسواق بلا استثناء تقريبا ، فانها نتيجة مباشرة للطلب المحلى .

وبنفس الطريقة نجـــد صــناعة العربات الزراعيـــة wagons carts والمعجــلات والآلات الزراعيــــة منتشرة فى معظم مدن الأسواق ، حتى ولو اعتمدت على استيراد الخشب والمعدن اللازمين ، وهــذا استجابة لنـــداء السوق . وكثير من الصناعات البسيطة ، وخاصة الزراعية منها ، مرتبطـة فى توقيعها بعامل السوق أكثر منها باى عامل توقيعى اخر . فمثلا صــناعة الغلال وان ارتبطت كما رأينا بتوزيع المادة الخام ، فانها أيضا تميل الى أن تتبع توزيع السكان ، أى ترتبط بالسوق .

وفى الفترة الأخيرة بدأت أهمية السوق كعـامل توقيعى فى الصــناعة تزداد باطراد . فمع ارتفاع مستوى المعيشة والرفاهية ، لا شك أن أبرز حقيقة فى تطور الصناعة المعــاصرة العام هو طوفان الزيادة فى الانتــاج الضخم للسلع الاستهلاكية الخفيفة (كالملابس وأدوات المنزل والراديو والتســهيلات الكهربائية والدراجات والجرامفون ... الخ) وكلها لا تحتاج الى خام أو وقود ثقيل ، ويمكن أن تعتمد على التيار الكهربائى ، ومن ثم تسعى الىالسوق وتجمعات المدن العظمى .

ويلاحظ أن هناك من الصناعات ما لابد ان يتبع السكان ، أى السوق . كصناعات الخدمات ، حتى سميت صناعات المدن كما رأينا . فمثلا صــناعة بناء المنازل تتبع السكان طبعا . ومع ذلك فقد أثبتت التجربة أن من الممكن صناعة المنازل « الجــاهزة prefabs » فى مكــان واقامتهـــا فى مكان آخر .

لا نستبعد قيام صناعة منازل « مركزة » فى المستقبل ··· ومع ذلك فالحاجة الى اعداد أرضية المنزل واقامة المسكن الجاهز وايصال المياه والمجارى ··· الخ · ستظل تربط الصناعة بالسوق ·

التوطين والتخطيط

هذه هى العوامل والضوابط الرئيسية التى تقرر توقيع الصناعة ، وسنرى أنها عوامل متضادة أحيانا ، كما يكون من السذاجة أن نعتقد أنها دائما تعقلية سليمة rational تخلو من التحيز الشخصى · وعلى هذا فهناك دائما هامش واسع leeway فى توقيع الصناعة وتوطنها · ومن تفاعل كل هذه العوامل المختلفة يمكننا أن نميز بين درجات من شدة التوطن الجغرافى أو القابلية للحركة industrial mobility « فالحركة الصناعية » يقصد بها مدى تحديد الطبيعة أو العامل البشرى الاختيارى لموقع الصناعة · أى هل هو من حتم الطبيعة وبذا لا مفر منه ، أم هو من اختيار الانسان الحر ونتيجة لتوجيهات بشرية صرفة وبذا يكون هناك أكثر من بديل بالقوة لذلك الموقع · وعلى هذا الأساس يمكننا أن نميز مع الأستاذ جونز J. H. Jones بين ثلاثة أنواع من التوقيع والحركة الصناعية ، صناعات ثابتة ، وصناعات ثابتة بالفعل لا بالقوة ، وصناعات متحركة ·

١ ــ **الصناعات الثابتة :** ترتبط ارتباطا لا ينفصم بمواضع معينة حددتها الطبيعة ، فهى معطاة ، هى من معطيات الطبيعة données · مثال ذلك التعدين ، بناء السفن ، صهر المعادن · فهى تقع عند نقط انتاج الفحم أو المعدن ، واذا قدمت الطبيعة عدة امكانيات ، فان الاختيار بينها يتوقف على الاعتبارات الفنية او الاقتصادية · ومن الواضح أن هذه المواقع « الجيولوجية » هى من أثبتها يكون وتمثل قمة الثبات immobility والثبات هنا موروث أصيل وجغرافى ، وفيه يتغلب الموضع على الموقع ·

والصناعات الثابتة لا يمكن نقلها بدون انهيار اقتصادى عام يصيبها ويصيب الحرفة المترتبة عليها ٠

٢ ـ **الصناعات الثابتة بالفعل لا بالقوة** : هذه تختفى أصولها فى الماضى البعيد كالحوادث والصدف التاريخية أو ترتد الى عوامل توقيعية قديمة لم تعد تعمل الآن ٠ ولكن يتكفل القصور والاندفاع التاريخى inertia ، momentum اى مزايا النجاح القائم Joing concern والوفورات الخارجية كتوفر العمل الرخيص فى البقعة أو وجود صناعات أو خدمات مرتبطة مكملة وخادمة ـ كل هذا يتكفل بأن تظل تلك الصناعات قائمة راسخة حيث هى ٠ فتمتاز كالمجموعة السابقة باللاحركة immobility . فثباتها بمثابة المكتسب الذى يصبح بمرور الزمن شبه موروث ، وهو لذلك تاريخى اقتصادى أكثر منه جغرافيا تماما ٠ من الأمثلة الصناعات النسيجية فى انجلترا والقارة والولايات المتحدة ، وهى لا يمكن أن تتحرك أو تنقل بدون خطر ورجة شديدة ٠

٣ ـ **الصناعات المتحركة** : أو هى القابلة للحركة mobile ٠ هذه توقيعها تحدده عوامل وضوابط بشرية ، فلا تربطها بمواقع معينة أسباب أو دواع واضحة ٠ هى غالبا حديثة النشاة وتتصل عادة بانتاج المنتجات الخفيفة شديدة التصنيع التى لا تمثل تكاليف النقل او اثمان الخام فيها الا كسرا ضئيلا من تكاليف الانتاج العام ٠ هذه عادة هى السلع الاستهلاكية consumer's goods ، وعادة يتم اختيار توقيعها عند الأماكن ذات المواصلات الجيدة مع السوق أو قرب موارد العمل الوفير او مكان صاحب العمل نفسه ٠ بمعنى آخر يتم اختيار موقعها بالاشارة الى عوامل توقيعية قائمة من قبل pre-existing .

وتصنيف المواقع الصناعية هذا من حيث الثبات والحركة يؤدى الى

سؤال هام فى التخطيط الاقليمى : ما الـذى يجتذب الآخـر : الصـناعة أم السكان ؟ ينبغى للسكان ـ للعمـال ـ فى الظروف الطبيعية أن تكون قابلة للحركة جدا · لذا ففى المجموعة الأولى تكون الصناعة ثابتة جـدا ، والسكان هى التى تتبع الصناعة · أما فى المجموعة الثالثة فالصناعة متحركة بالقوة ، ولذا فهى التى تتبع السكان من عمل وسوق ، كصناعة السيارات والصناعات الهندسية الكهربية ، وهـذا هو السبب فى أنها تتركز عادة فى المدن الكبـرى لتضمن سوقا ضخمة مباشرة · ومن الصناعات التى تمتاز بها كل المدن الكبرى تقريبا : الطباعة والنشر والتجليـد والهندسة الخفيفة والملابس وصـناعة البناء ··· الخ ·

مستقبل المدن الصناعية

اذا استبعدنا مدينة التعدين التى لا تتطور بقـدر ما تنقرض لخضوعهـا لقـانون النفاد ، ومدينة الصناعة الثانوية ، وركزنا على مدينـة الصـناعة الأساسية أو الأولية كنمط مثالى ، فهل تظل هذه كما هى دائمـا ، أم يتطور تركيبهـا الوظيفى ؟ يمـكن أن نلاحظ فى هذا الصـدد ثـلاثة ملامح : ثبـات الوظيفة ، التحول من الانتاج الى الخدمات التجارية ، والتحول الى الخدمات الاقليمية ·

ثبـات الوظيفة الصـناعية

لا شك أن ظروف الصناعة وضوابطهـا شديدة التغير · ففتح قنـاة أو مد سكة حديدية ، أو انتقال الحدود ، يمكن أن يسبب انقـلابا فى الموقف الراهن للمدينة الصناعية · والتقدم التكنولوجى يمكن أن يحطم مواقع كـانت وطيدة عتيدة ، كما حدث عند احلال الصهر بالكوك محل الصهر بالخشب · ومع ذلك فالمدن الصناعية عنيدة ، تتحدى عادة هذه الانقلابات أو تحاول أن تتمشى معها ·

فمثـلا لى كريزو التى لم يعد فيها الآن حـديد أو فحم لاتزال تصـدر

الصلب ، ولازالت مازامت Mazamet تصنع الأقمشة كما كانت تفعل من قديم على أساس أصواف أغنام منطقة Causses المحيطة ، وذلك رغم انها لم تعد تعتمد على هذه الأصواف • وفى أثناء الحرب الأولى نمت فى ليموج صناعة الأحذية بسبب البطالة التى أصابت صناعة الخزفيات ، ومن وقتها ظلت من أهم صناعات المدينة •

امثلة من عائلة اخرى : لوحظ ان معظم موانى بناء السفن من الحديد والصلب قد ورثت نفس الصناعة القديمة من الأخشاب • وفى منطقة البحيرات ودترويت حيث صناعة السيارات ، كانت تقوم فى القرن الماضى صناعة مشابهة أو من نفس العائلة وهى صناعات عربات الخيل ، حيث كانت تجتمع اخشاب الغابات وجلود المراعى ، وهى لازالت عناصر رئيسية فى انتاج السيارة • ولقد رأينا أن توطن صناعة القطن فى لانكشير والجوت فى اسكتلندا هو استمرار وترجمة حديثة لعوامل توطن مشابهة قديمة •

اذن فللمدن الصناعية احيانا مرونة وقدرة على التلاؤم تساعدها على الاستمرار والدوام فى وجه الظروف المتغيرة • والسبب فى هذا هو أن المدينة أو الصرح الصناعى plant هو رأسمال ثابت fixed capital ، هو « بيئة » كاملة جاهزة او « مناخ صناعى » ملائم : المبانى ، الورش ، العمال ، المساكن ، المواصلات والشوارع ، المرافق ، البنوك والبورصات ، واخيرا وليس آخرا رهط الصناعات والحرف المرتبطة بالصناعة الأساسية والتى تقوم على خدمتها • ولا يمكن ببساطة ترك كل هذه البيئة التى صنعها الانسان بكل تكلفة عند أول أزمة او انهيار للصناعة فيها ، بل يجعل وجودها من الأسهل أن يركب الانسان الصعب فى سبيل التلاؤم والتطور مع الظروف من أن ينتقل الى مكان اخر جديد لصناعة جديدة • بل تصبح المدينة الصناعية بمثابة الحصان الذى قد يتعاقب على ظهره عدة ركاب ـ عدة صناعات متنافرة •

وهذا هو ما يسمى بالقصور الجغرافى geog. inertia أو الاندفاع التاريخى hist. momentum • ويعلق شابو على القصور الجغرافى بأنه تعبير فيه قصور ، غير موفق لأن المقصود ليس تواكلا واستسلاما اعتباطيا بل العكس تماما ، تلاؤم حى مرهف للظروف المتغيرة ، لأن « المدينة كائن عضوى حى ، قادر على التلاؤم ، وعلى التئام جروحه ، وعلى الانتصار على كثير من العقبات » • هكذا لا تعود الوظيفة الصناعية رهينة بتواجد أو توافق عدة ظروف مفاضلة ، بل انها فى حد ذاتها تصبح « كالارستقراطية » لها ميزات طبقية تحتفظ بها دائما مهما هددتها الأيام •

التحول من الانتاج الى الخدمات التجارية

من أبرز التغيرات التى تطرأ على المدينة الصناعية ، التحول التدريجى من الانتاج الصناعى الى الخدمة الصناعية • فمع نمو المدينة الصناعية وتضخمها كبيئة صناعية قوية التنظيم الاقتصادى ، تبدأ تشعر بأن من الأجدى والمفيد أن يتم النمو خارج المدينة ولكن لحسابها • فالحاجة الى التسويق والمعاملات التجارية السابقة للصناعة والتالية لها تبدأ تستنفد كثيرا من طاقة المدينة الصناعية ، فتلجأ المدينة الى الاتجاه الى هذا النشاط ، بينما تعهد بالجانب الانتاجى لفروع لها حول المدينة فى الريف المجاور • بل ان كثيرا من الصناعات التى أنشئت أولا فى داخل المدينة تهاجر الى الريف أو المدن الصغرى المجاورة • ولكن تظل هذه تحتفظ بمركزها الأصلى « كالمكتب الرئيسى » ، أو ما يسمى الخدمة التجارية commercial service لكل شركة أو مؤسسة صناعية فى المدينة التى تشرف على هذه المدن التوابع وتمدها بالسلف والضمانات وتوجه انتاجها ••• الخ • هكذا تتحول المدينة الصناعية بالتدريج الى « مدينة مكاتب villes-bureaux » ، الى مدينة أم

metropolis لكوكبة صناعية تابعة ، أى تتحول بوضوح الى الوظيفة التجارية ٠

هذا واضح فى ليون ومانشستر وليدز مثلا ٠ ففى ليون كان التل القديم ـ Croix Rousse ـ يعج بالحياة وضجيج مصانع الحرير قديما ، ولكنه الآن لا يملك الا قليلا جدا من الورش ، لأن الغزل والنسج أصبح يتم الآن فى المدن الصغيرة التابعة المحيطة ٠ أما ليون نفسها فتتسلم الحرير الخام وتهتم بالموضة الباريسية وتعدل الموديلات وتعد الرسوم وتعطى طلبيات الأقمشة ، ثم ـ بعد النسج ـ تجمع الانتاج وتتعهد بالتسويق ٠ ولقد شبهت هذه العملية وهذا الدور بحق بدور المهندس الذى يقوم له المقاول بعملية البناء ، أو بدور ناشر العاصمة الذى يعقد اتفاقا مع مطبعة اقليمية ٠

بالمثل مانشستر التى كنا نقول عنها حتى وقت قريب أنها المصنع وليفربول المتجر ٠ فالغزل والنسج يتم الآن حول مانشستر ، بينما هى تعطى أوامر الطلبات وتتبع الموضة وتحدد أسعار الغزل والنسج والبيع ٠٠٠ الخ كذلك ليدز التى تحتل مركزا مشابها جغرافيا وصناعيا لمانشستر :

«Like the leading city of the cotton industry, it has more the character of a commercial than a manufacturing centre..»

هكذا تصبح فكرة المدينة الصناعية معقدة باستمرار ، وليس دور مدينة المكتب الرئيسى عادة الا تتويجا لنجاح صناعى عظيم ٠ وهكذا تصبح الوظيفتان الكبريان فى جغرافية المدن ، التجارة والصناعة ، يصبح من الصعب تمييزهما وفصلهما عن بعضهما البعض فى تطور المدينة ٠ ففى كل مدينة تجارية تتداول السلع كما رأينا تستقر صناعات لتحويل هذه السلع ، وليس ثمة ميناء كبيرة بلا صناعة . والعكس صحيح ، اذ تصبح المدن

الصناعية الكبرى غالبا مراكز تجارية للمناطق الصناعية . وبهذا تتكامل الوظيفتان فى المركب الوظيفى للمدينة .

التحول الى الخدمات الاقليمية

تبدأ المدينة الصناعية المتخصصة غالبا بلا جذور اقليمية أو علاقات مع ريفها المحيط . ولكن تطورها الداخلى لا يلبث أن يسبب تطورا فى علاقاتها وتوجيهها الاقليمى . فمع نمو المدينة يحتاج السكان الصناعيون الى حلقات متكاثفة من أصحاب الحرف والخدمات التابعة ، فتتقاطر الوظائف غير الصناعية كالخدمات الاجتماعية والترفيه والتغذية والنقل والتجارة ... الخ . يساعد على جذبها أن نجاح المدينة الصناعية يعنى بالضرورة نموها كعقدة مواصلات يسهل الانتقال اليها . ويمكن القول بأن كل ارتفاع فى مستوى الفن الصناعى من شأنه أن يخفض نسبة عمال الصناعة ويرفع نسبة عمال الخدمات فى المدينة الصناعية ، لأن ارتفاع مستوى تكنولوجيا الصناعة يزيد من انتاجية وحدة العمل ومن مستوى الدخل وساعات الفراغ المترتبة مما يدعو الى زيادة الطلب على الخدمات بانواعها ، او قد يؤدى الى ايجاد فائض من العمل زائد عن حاجة الصناعة فيتجه فى النهاية الى الحرف الأخرى التابعة .

والواقع أن ابرز حقيقة معاصرة فى حياة المدن اليوم هى ارتفاع مستوى المعيشة والرفاهية ، وبالتالى نسبة المشتغلين بالخدمات على المشتغلين بالانتاج . وقد وصل كولن كلارك الى انتباه هام وهو أن المدينة الصناعية تتحول بسرعة الى مدينة خدمات . واذا كانت الثورة الصناعية الأولى تتلخص فى استخدام الآلة محل اليد mechanisation فان الثورة الصناعية الثانية التى بدأت اخيرا ـ استخدام الآلة فى تشغيل الآلة automation قد تنبىء ببطالة صناعية فى المدى القصير . ولكنها على وجه اليقين ستؤدى

الى زيادة هائلة فى نسبة العاطين فى الخدمات فى المدى الطويل ، أى ستضاعف من تحول المدينة الصناعية الى مدينة خدمات ٠

واذ تتحول المدينة الصناعية الى الخدمات ، تبدأ علاقتها بالاقليم الريفى تتغير ٠ فبعد أن كانت تعيش لنفسها كنبت طفيلى ، تبدأ تحتاج الى مزيد من منتجات الاقليم الزراعى وتقوم بمده بحاجاته من الخدمات المركزية ٠ وتبدأ تضيق بتلك الهوة الأدبية التى تفصل بين مدن الفحم الصناعية والريف الزراعى ٠ هذا ملموس مثلا فى المدن الصناعية البريطانية التى تتحول باطراد الى مدن متروبوليتانية ، أى الى عواصم اقليمية ترتبط بعلاقات عضوية مع اقاليمها ٠ والواقع أن أغلب الدراسات المدنية تميل الى النظر الى الصناعة فى اطار المدينة نفسها ٠ ولكن ديكنسون يحتج على هذا الاتجاه وينقده بقوة ، ويصر على دور الاقليم المحيط بالمدينة فى توجيه وتحجيم الصناعة فى المدينة ، ويعتقد انه لم يقدر حق قدره للآن ٠ ويؤكد انه ربما قد تكون قاعدة الهرم الحرفى فى المدينة هى الخدمات الاقليمية أكثر منها الصناعة المتخصصة كما هو المفروض دائما ٠ فوظائف المدينة الصناعية كعاصمة اقليمية قد تصبح هى مبرر وجودها ٠

وللصناعات ذات التوجيه الاقليمى وجهان ٠ فهناك ، أولا ، صناعات ما بعد المزرعة post-farm ، فتنصرف المدينة الى تصنيع الخامات المستمدة من الاقليم المحيط ـ كالخشب والمواشى للذبح وتعبئة اللحوم والحاصلات الزراعية كمصانع البنجر والجعة وطحن الحبوب والتعليب ، وعمليات التشطيب finishing للمنتجات المصنوعة كالصباغة للمنسوجات ٠ وهناك ، ثانيا ، صناعات ما قبل المزرعة pre-farm ، كل من السلع الانتاجية والاستهلاكية ، مستوردة بالجملة من مراكز أخرى ، قد تصنع فى المدينة للتوزيع على اقليمها التابع ـ كالآلات الزراعية والمخصبات والصينى والآلات والتسهيلات الحضارية الحديثة ٠

الفصل الخامس

الوظيفة الصحية والترفيهية

قد يبدو غريبا الجمع بين هاتين الوظيفتين المتناقضتين ، فهما وظيفتا المرضى والأصحاء . ولكن الواقع أن بينهما ارتباطا كبيرا . أولا لأنهما تتداخلان كثيرا من الناحية المدنية : فمشاتى الريفييرا مجال للسياحة والعلاج معا ، وعيون فيشى المعدنية هى للاستشفاء والترفيه معا . ولكن من المهم جدا أن الوظيفتين تشتركان فى سمات وخصائص عمرانية ومدنية أساسية تجعلهما من عائلة وظيفية واحدة . فهما قبل كل شىء من وظائف الخدمات . ورغم أن بعضا من عناصرهما عرف فى الماضى على نطاق ضيق . الا انهما معا تعدان من الناحية العملية طفرة جديدة تماما فى وظائف المدن ، فنحن ازاء وظيفة حديثة جدا ، بنت العصر الصناعى .

ثم هما تشتركان فى انهما أساسا من وظائف « البطالة » ـ اذا جاز أن يكون للبطالة وظيفة . فالوظيفتان تخدمان حاجة سلبية وعناصر خاملة وان يكن مؤقتا ، سواء مرضى لا يعملون أو أصحاء ينشدون الراحة والترفيه . وقد ظهرت الحاجة الى هذه البطالة كنتيجة مباشرة أو غير مباشرة للانقلاب الصناعى : فالصناعة والمدينة أبعدت الانسان عن الريف والطبيعة ، فظهرت الوظيفتان « كمصحح » لأخطاء حياة المدينة الصناعية . ولكن المتناقضة الهامة هى أنه للهرب من المدن ، كان لابد أن تنشأ لذلك مدن جديدة خاصة ! وهكذا فليس للعمل وحده مدن ، وانما للبطالة أيضا مدنها . . . من هنا فئة كاملة من المدن الجديدة المتخصصة . على أن هذه المدن بطبيعة الحال لا يمكن تصورها الا على هامش حياة مدنية أخرى حقيقية منتجة .

كذلك تشترك الوظيفتان فى انهما وظائف موسمية مؤقتة ، لا تستمر طول العـــام . ولهذا تمتاز مدنها بأنها تتألف من نوعين من السكان : سكان مقيمون resident ، وهم الأقلية ، وهم العاملون أو العنصر الموجب ، وسكان عابرون pop. flottante ، وهم الأغلبية ، وهم الخاملون أو العنصر السالب .

ويترتب على الطبيعة الفصلية لهذه المدن انها تجابه مشكلة خطيرة مشتركة ، هى الفصل الميت saison-morte . فنشاط هذه المدن موسم قصير - أحيانا جدا - ويظل الجزء الأكبر من العام فصل بطالة . فمشكلة المدن التى تتخصص فى خدمة البطالة الموسمية هى البطالة الموسمية ! وتختلف أنواع هذه المدن فى طول وقصر الموسم ، فهو فى المدن الصحية أطول عموما من الترفيهية ، لهذا تحاول هذه الأخيرة بكل وسيلة اطالة الموسم باغراء الرواد بتخفيض التكاليف والأسعار قبل وبعد قلب الموسم . كذلك قد تساعد « الموضة » ، حيث اصبحت مشاتى الريفييرا مثلا مصايف أيضا ، وحيث اصبح الجليد فى الجبال هواية فى الشتاء بمثل ما أن الجبال مصايف بالطبع . ومع ذلك كله تظل مشكلة الموسم الميت قائمة . وهذا يؤدى الى مشكلة البطالة بالنسبة للسكان المقيمين ، ويحاولون حلها بالاعتماد على العمل الفنى الأرقى المجلوب من الخارج والذى يتحرك من مدينة الى أخرى اثناء الموسم ، والاكتفاء بجمع العمل غير الفنى محليا .

هذا من ناحية السكان . ولكن من ناحية المدن نفسها ، نجد انها تمثل رأسمال مدنيا لا يستغل أو يستثمر استثمارا كاملا ، فهى مهجورة معظم العام . على انها فى الواقع تمثل رصيدا احتياطيا من المدن للطوارئ والأزمات . فليس أصلح منها للمؤتمرات والاجتماعات ، ومن هنا الدور

البارز الذى تلعبه مدن الترفيـــه فى المؤتمرات السياسية والدبلوماسية : مثلا سبا ، سان ريمو ، لوكارنو ، راباللو ، جنيف ، مونترو ··· الخ ، هـذا بينما كانت فيشى جاهزة بالطبع لاستقبال حكومة فرنسا بعد سقوط باريس · وهنا تبدو حقيقة هامة وهى ترف حضارة المدن الحديثة ، اذ أن لدينا لأول مرة عددا من المدن اكبر مما نحتاج اليه دائما فى الواقع ·

المدن الصـحية

قد تكون هذه المدن ـ أو بعض أنواعها على الأقل ـ ظـــاهرة اقدم من المدن الترفيهية ، وهى كذلك أكثر دواما على مدار السنة · فهى الى حـــد ما مدن دائمة اكثر منهـا موسمية · ولكنها من النـاحية الأخرى أقل انتشـارا وعددا بطبيعة الحال ، كما أنها لا تخلق الا أحجاما صـــغيرة بالقيـاس الى المدن الترفيهية · وهى تختلف عن الأخيرة كذلك فى انتخابها الديموغرافى ، فهى فى مجموعها تمتاز بمتوسط أعمـار مرتفع بكثير ، بل معظمهـــا مدن الشيخوخة ، ولكنها غالبا لا تنتخب الا العناصر الموسرة لأنها كمدن عـــلاج تمتـاز بالتكاليف الباهظة · وهى كذلك تختلف عن المدن الترفيهية فى أن للموضع فيها اعتبارا حاسما تتضاءل أمامه صعوبات الموقع أو اعتباراته ، لأن مواضعها تتحدد عادة تحديدا ضيقا صارما بالضرورات الطبية والصحية · ويمكن أن نصنف هذه المدن الصحية الى ثلاث فئات : مدن المياه المعدنية ، ومدن المصحات ، ومدن الاعتزال ·

مدن الميـــاه المعـــدنية

stations thermales · villes d'eaux · inland spas.

هذه هى مدن الاستشفاء villes de cure ، فقـد عرفت القيمة العلاجيـة لميـاه العيون الساخنة والمعـدنية قبـــل أن تعرف قيمـة الأوكسـجين على قمم الجبال أو اليـود على سـاحل البحر بزمن طويل جـدا · بل لقـد قدست بعض هــــذه العيون فى الماضى · وقـد جعـل الرومان خاصـة من

الاستشفاء بالحمامات المعدنية ابتداء من اكس ليبان Aix-les-Bains حتى Aix-la-Chapelle فنا ونظاما كاملا ، حتى أن معظم أسماء المحطات المعدنية فى فرنسا بين الراين والبرانس تحمل كلها أصولا لاتينية toponymes · وفى القرن ١٨ أصبحت العيون المعدنية قبلة الطبقات الحاكمة والارستقراطية فى أوربا حتى كانت نهاية القرن ١٩ هى أوج هذه « الموضة » ·

ولكنها بعد ذلك بدأت تضعف وتحل محلها « موضات » صحية وترفهية أخرى · فهى اذن مرتبطة بالذوق الاجتماعى · وهى كذلك مرتبطة بالظروف والتغييرات السياسية · فكل حاكم كان يفضل مدينة معينة ويتبناها فتنتعش : مثلا فى انجلترا ارتبطت Tunbridge Wells باسم شارل الثانى ، مثلا الامبراطور فرانسوا جوزيف انصرف الى ايشل Bad Ischl ، وفى مصر بدأت حلوان لمصلحة اسماعيل · كذلك لعبت مدن الحمامات دورا سياسيا معروفا فى التاريخ لكونها ملتقى الطبقات الحاكمة : مثال ذلك امز وبلومبير ، بينما أفادت اكس ليبان من العلاقات السياسية الخاصة بين فرنسا وايطاليا أيام نابليون لموقعها على الطريق ·

والحمامات المعدنية كموضع ظاهرة جيولوجية ، ترتبط خاصة بالمناطق الجبلية حيث تتوفر الشقوق والفوالق التى نتفجر منها المياه المعدنية · ففى انجلترا : باث تشلتنهام ، هاروجيت ، تنبريدج ولز · وفى فرنسا : فيشى ، روايا Royat ، Mont-Dore ، Bourboule فى الهضبة الوسطى ، بلومبير ، فيتل Vittel وغيرها على حواف الفوج ، Cauterets ‘Ax-les Thêrmes ، Bagnères-de-Luchon فى البرانس ، اكس ليبان فى الألب · لكن أوربا الوسطى هى أغنى منطقة بمدن العيون المعدنية الرئيسية الكبرى ، حيث تتفجر العيون على طول انكسارات الجبال الهرسينية · ثمة منها فيزبادن Wiesbaden ، Marienbad -

Kesselbrunnen في ألمانيا ، ولكن أهمها جميعا كارلوفي فاري في تشيكوسلوفاكيا (كارلسباد سابقا) .

ولكن لابد الى جانب الموضع من موقع ملائم ليسهل الوصول ، رغم أنه شرط أقل منه في المدن الترفيهية مثلا ، اذ أن جاذبية العيون قاصرة أساسا على الطبقات الغنية . فمن اللاحظ أن مدن المياه المعدنية الفرنسية نمت في القرن ١٨ خاصة ، لأن هذا هو الوقت الذي نشأت فيها شبكة الطرق الهامة ، وعين مثل Illidze قرب سراييفو لم تصل الى أي درجة من الأهمية رغم ميزاتها المائية الكبيرة ، وذلك لتطوحها عن طرق الحركة وكتل السكان الرئيسية في أوربا ، بينما تتمتع حمامات وسط أوربا بموقع ممتاز بالنسبة لكل القارة .

ولم يزدد الاقبال على مدن الحمامات الا بعد قدوم السكة الحديدية ، ولكن لم يستمر هذا طويلا حتى تحول الاتجاه عنها بوجه عام . وموسم الحياة في هذه المدن هو الصيف la belle saison ، رغم أنها تقفز تماما في بقية السنة بطبيعتها . وتظهر حول العين مدينة من الفنادق وبيوت الضيافة ، وغالبا تكثر الفنادق الضخمة التي تبث على السفوح والمنحدرات ، وتقيم بيوت الكماليات الغالية الفاخرة فروعا لها ومحلات . ويستدعي وجود طبقة غنية من المتعطلين مؤقتا تضخم الوظائف الترفيهية من فرق فنية وكازينوهات .. الخ .

لكل هذا تمتاز هذه المدن الانيقة بالنظافة وروعة اللاندسكيب والحدائق والغابات الصناعية التي توفرها بلديتها من ضرائب غير مباشرة على الرواد الأغنياء . ومن الطريف ان كل شيء في المدينة غال باهظ الا الماء المعدني نفسه ، فهو بالمجان . لكن هذا كله لا يحقق الا أحجاما ضئيلة للمدن : بضعة آلاف غالبا ، كمدن حمامات البرانس ، تصل الى ثلاثين ألفا في فيشي عاصمة المحطات المعدنية بفرنسا . ومن الناحية الأخرى

تشهد الدورة الموسمية طوفانا من الغرباء : فكارلسباد سجلت فى سنة ١٩١٣ رقمها القياسى ٧٠ ألفا من النزلاء ، وفيشى وصلت الى ١٩٧ ألفا فى ١٩٣٤ ، ولكنها فى ١٩٥٠ تتراوح حول ٩٥ الفا ٠

مدن المصحات

villes sanatoria ٠ منذ منتصف القرن الماضى عرفت قيمة الشمس والهواء الصحية وخاصة فى علاج السل ، لاسيما الرئوى ، الذى هو جزئيا نتيجة لحياة المدن الجديدة المتوترة ٠ ولهذا جمع المرضى فى مصحات لم تلبث أن نمت الى مدن طبية حقيقية ٠ وأصبح العلاج صناعة حقيقية ، وأضيفت الى مدن الموتى ومدن الأحياء المألوفة فئة جديدة ، مدن المرضى villes de malades ٠ وهذه المدن أساسا من « مدن الشمس » ، فهذا أساس العلاج ومبرر وجود المدينة ٠ وقد حدد هذا بالدقة موقعها : فهى تحتاج الى هضاب جبلية عالية ، مشمسة ، فى حمى من الرياح والرطوبة ، موفورة العزلة والهدوء مع عدم صعوبة المواصلات ٠

ولقد كانت سويسرا الألبية هى الرد : فنجد Beick ، Leysin ، ولكن دافوس Davos فى الجنوب الشرقى هى المركز الرئيسى ٠ فمثلا دافوس (= Magic Mountain) على ارتفاع ١٥٤٠ مترا أى فوق مستوى اقصى الأمطار ، أى جافة ، وهى تقع فى واد ألبى على سفحه المشمس adret لا الظليل ubac ، وهى بهذا أيضا فى ظهر الكتلة الجبلية وفى حمى من الرياح الباردة الشمالية ٠ لهذا نمت من قرية حجمها ١٦٨٠ نسمة فى ١٨٥٠ الى مدينة حجمها ١٠ آلاف ٠ وبالمثل Leysin ، لم تكن سوى قرية ـ ٣٩٧ نسمة ـ فى ١٨٨٨ ، والآن ٥٠٠٠ ٠

وفى مدن المصحات هذه يخضع كل شىء لشروط العلاج ٠ فالنقل الميكانيكى ومصادر الضوضاء ممنوعة ٠ وليس هنا مجال للوظيفة الترفيهية

مطلقا بعكس مدن المياه المعدنية ، لا سيما أن الخوف من العدوى يطرد الأصحاء • ولهذا تظل مدن المصحات مدن مرضى ، وبالتالى أصغر حجما دائما من الأنواع الأخرى من المدن الصحية • ويمكن أن نضيف من المدن الصحية فى أمريكا : ساراتوجا (نيويورك) ، روتشستر ـ Elton Clinic (مينسوتا) ، Topeka كانزاس) •

مدن الاعتزال

(villes de retraités) • هذه ليست مدنا متخصصة ، ولكنها تختلط بالمحطات المناخية التى تمتاز بالجو الطيب والحياة الوادعة • فاليها يعتزل الشيوخ • وتلعب نيس ومدن الكوت دازير هذا الدور غالبا • وبالمثل « مدن الشواطىء seaside resorts » فى انجلترا مثل برايتون وبورنمث Bournemouth • كذلك يظهر هذا النمط فى المدن الصغرى حول العواصم ، فكانت فونتنبلو فى وقت ما تؤدى هذه الوظيفة • وهذه المدن تشبه مدن السياحة فى ان سكانها فى حالة بطالة وسلبية ، ولكنها تختلف عنها فى أنها دائمة •

المدن الترفيهية

هذه المجموعة احدث عموما من المدن الصحية ، فكلها لم يعرف قبل الانقلاب الصناعى تقريبا • وهى فصلية بصورة أقوى من المدن الصحية ، ولكنها أوسع انتشارا جدا وأكثر عددا وأهمية وأكبر حجما • وقد تطورت هذه المدن تطورا ديمقراطيا واضحا ، فأصبحت مفتوحة لمعظم الطبقات الاجتماعية • وهى بعكس المدن الصحية تمثل قطاعا كاملا من هرم السن • ونظرا لطبيعة أغلب أنواعها الديمقراطية ، فهى مرتبطة كثيرا بسهولة الوصول اليها ، أى الموقع بالنسبة لتركز السكان ، فهنا يغلب الموقع على الموضع بصورة حاسمة تختلف عما فى المدن الصحية •

ويمكننا أن نميز فى المدن الترفيهية بين عنصرين أساسيين : مدن السياحة tourist ومدن العطلات holiday resorts · والأولى أقل شعبية وموسمية ، ويمكن تقسيمها الى مدن المشاتى ومدن المحطات الجبلية · ومع ذلك فالتفرقة بين السياحة والعطلة تفرقة ضعيفة ، فهناك تداخل كبير بينهما ، ولهذا فسنقسم المدن الترفيهية عامة الى أنواع ثلاثة ، مدن المشاتى ، والمحطات الجبلية ، ومدن العطلات ·

مدن المشاتى

winter resorts · هذه أقرب مدن الترفيه شبها بمدن العيون المعدنية · فهى نسبيا أقدم أنواعها كما أنها أكثرها دواما ، ومن ثم قربا من المدن الكاملة · وأخيرا تقتصر عمليا على الطبقات الغنية · والحاجة الى هذه المدن تظهر فى العروض العليا الباردة ، وكانت أشد فيما مضى حين كانت فنون التدفئة متأخرة · فهى اذن من « مدن الشمس » أساسا ، ولذا لابد أن تقوم فى عروض أسفل · أى أن ارتيادها يعنى تغييرا كبيرا فى خط العرض ، أى رحلة طويلة باهظة ، وهى بذلك لون من الترحل المدنى تماما nomadism ، بمعنى آخر من الترف المدنى ، ولهذا تخلق مدن الترف villes de luxe ، ولا تنتخب بالتالى الا العناصر الغنية ·

ولقد بدأت هذه « الحركات الفصلية أو الترانس هيومانس المدنى » حديثا نسبيا ، من منتصف القرن ١٨ أى منذ بدأت الرأسمالية تنمو · وكان قطبا هذه الهجرة الفصلية هما : شمال أوربا ، ولكن بريطانيا خاصة حتى أضيف الأمريكان أخيرا ، كالمصدر ؛ وساحل البحر المتوسط الشمالى ، ولكن الريفييرا الفرنسية والايطالية خاصة ، كالمورد · وسهل هذه الحركة توفر خطوط التضاريس الملائمة كفتحة الرون ، وممرات الألب · « هكذا ـ كما يقول ماكس سور ـ تكونت جماعة من البشرية تحمل معها ترفها ،

وبطالتها ، وغرورها ، جـارة وراءها خدمها ومورديها وطفيلييهـا • هـؤلاء الرحـل لهم محطـاتهم التى تنظم بحسب الموسم فى المناخات السـعيدة التى انتقتهـا الموضـة : سـاحل الزمـرد Côte d'Emeraude ، وسـاحل الفضـة Cote d'Argent ، وسـاحل اللازورد Cote d'Azur ، «الريفييرا» •

هكذا فى حمـاية حائط الألب من الرياح الشـمالية ، وفى دفء ميـاه البحر المتوسط ، تحـولت الريفييرا الى عقـد متصل من مدن المشاتى العـالمية التى « تتاجر » فى المناخ كما يقول هنتنجتون : كـان Cannes ، جـراس Grasse ، سـان رافاييل San Raphael ، سـان تـروبى St. Tropez وانتيب Antibes ، نيس ، منتـون Menton ، موناكو ، مونت كارلو عـلى الريفـييرا الفرنسـية أو الـكوت دازيـر Côte d'Azur • وعلى الريفييرا الايطـالية : سـان ريمو فى الريفييرا الغـربية Riviera di Ponente ، ورابـاللو Rapallo فى الريفييرا الشرقيـة Riviera di Levante • كذلك أفـادت كل مـدن شـبه جزيرة ايطـاليا : البندقية ونابولى (جزيرتا كابرى واسـكيا) • وتنتمى الى الفئـة نفسها ابيثا Iviza فى البليار ، وعواصم جزر الأزور (الأثور) وكناريا فى الغرب ، ويالتا على القرم « ريفييرا البحر الأسـود » فى الشرق حيث كانت مشتى الارستقراطية القيصرية ولا زالت مشتى الاتحاد الآن بجانب سـوتشى • ولقد أضيفت بعد ذلك فى نفس العروض والمناخ فى العالم الجديد مدن المشاتى : ميامى فى فلوريدا ، لوس انجلس وسان دييجو فى كاليفورنيا •

ولكن هنـاك الى جانب المشاتى الساحلية ، المشاتى الداخلية • ففى أوربا خط أوسط على بحيرات الألب الدافئة نسـبيا فى سويسرا وايطاليا حيث يجتمـع المناخ واللاندسـكيب الجبـلى : كومو ، لوجـانو Lugono فى

ايطـاليا ، مونتريه ، لوزان ، وجنيف عـلى بحـيرة ليمـــان Leman فى سويسرا • ولكل بلد مدن المشاتى المحلية بدرجـة أو أخـرى : أسـوان فى مصر ، وفى الشام أريحا Jericho فى غور فلسطين المنخفض الدافىء •

وفى دراسة مدن المشاتى يلاحظ أن معظمهـا ورث موانى صغيرة قديمة للصيد ، كما فى الريفييرا ، لأنها غالبا مواضع اثبتت الخبرة الطويلة جودتها • ولكن المهم هو الموقع بالنسبة للكتل السـكانية الرئيسية • فاذا نجح المشـتى نمـا بسرعة والى حجم كبير • فمثلا تبـلغ بياريتز نحـو ٣٠ الفا ، وكان ٤٠ الفا ، بينمـا ارتفعت نيس من ٢٥ ألفـا فى ١٨٢٠ ، الى ٢٤١ ألفـا فى ١٩٣٦ • والى ٢٤٤ ألفـا فى ١٩٥٤ • بل نمت ميـامى بسرعة أشد : من نحو ٥٠٠ نسمة فى ١٨٩٦ ، الى ٣٠ ألفـا فى ١٩٢٠ ، الى ١٣١ ألفـا فى ١٩٢٦ ، الى ١٧٢ الفا فى ١٩٤٠ ، الى ٢٤٩ ألفا فى ١٩٥٠ ! على أن تضخم هذه المـدن يرجع جزئيا الى أن كثيرا منها بدأ يؤدى وظيفة المشتى والمصيف معا •

ولكن هذه المدن تتلقى اعدادا ضخمة فى الموسـم مما يجعـل الفـارق بين السـكان الدائمين والعابرين شـديدا • وتتضخم هـذه المدن الفخمـة بما تجتذبه من وظائف وخدمات الترفيه الرياضية والثقـافية العـديدة لا سيما المترفة منها • فمثـــلا نيس هى أهم مراكز الحلى والمجوهرات فى فرنسـا بعد باريس ، وهى بالفعل « عاصمة الشـتاء » • وتحمـل كل هـذه المـدن طابعا وظيفيا معينا : طابع مدن الخدمات ، والخدمات الترفيه :

«Toute la vie est ordonnée pour satisfaire aux besions, aux snobismes et aux vanités, parfois aux vices, d'un petit groupe d'errants qui transporte avec lui sa soif de plaisir et son ennui. La population indigène elle-même, qui vit de ces nomades, en reçoit une impreinte souvent regrettable.»

المحطات الجبلية

. المحطات الجبلية من أكثر أنواع السياحة شيوعا ، ولكنها لم تنتشر الا حديثا . واذا كانت الوظيفة الترفيهية للمحطات بطبيعتها ظاعنة vagabond ، الا أنها تحتاج فى تنظيمها الى مراكز وافية ، الى مدن . وللمحطات الجبلية وظيفتها كمصيف أو كمشتى ، ولو أن اللونين بدآ يختلطان فى كثير من المناطق . ومع ذلك فالجبال كمشاتى هى أقرب الى السياحة ، وكمصايف هى اقرب الى مدن العطلات .

١ ـ المحطات الصيفية . فالمحطات الصيفية تكثر خاصة فى العروض السفلى حيث تكون السهول حارة أو رطبة صيفا ، فتظهر المدن الفصلية « مدن الصيف » على المرتفعات : سملا فى الهند حيث كانت تنتقل حكومة دلهى ، ودارجيلنج حيث كانت تنتقل ادارة البنغال . ومن الأمثلة سرسنك فى شمال العراق . وينتقل السكان من سيدنى الى مرتفعات الجبال الزرقاء .Blue Mts صيفا . وقد انتشرت هذه المدن الصيفية خاصة مع الاستعمار الأوربى فى العروض المدارية لأسباب واضحة . فقد انشأ الأوربيون كثيرا من « المحطات التلية Hill Stations» للعطلات : مثل Hill Station قرب فريتون ، Dalaba فى غينيا ، Bamenda فى نيجيريا . وبالمثل كانت Buea محطة صحية وعاصمة معا أيام الألمان فى الكمرون . وبويتنزورج Buitenzorg فى جاوة كمصحح مدنى ومصح لجاكرتا .

٢ ـ المحطات الشتوية . أما المحطات الشتوية فقد ساعدت المواصلات الحديثة وطرق السيارات والتلفريك téléferique على تقدم ونشر السياحة والرياضة الجبلية والتسلق والتزحلق . وفى المناطق الجبلية كثير من الأماكن التى تعد لهذه الأغراض ، مع ملاحظة أنه حيث توجد قطاعات

من حقول الفحم أو التعدين وبالتالى النقل والضوضاء تختفى الوظيفة الترفيهية • فى تلك المناطق تكفى بضعة فنادق لكى تصبح مدينة جبلية صغيرة winter sports centre • لكن هذا لا يكفى ، بل لابد من مراكز تموين واحتشاد واعداد تخرج منها السياحة الجبلية للتغلغل فى المنطقة • فتتحول « مراكز الأساس » هذه الى مدن حقيقية ، ولابد لها من المواقع الممتازة ، عادة فى مقدم الجبل •

ويمكننا أن نمثل لهذا بدراسة تفصيلية لستيفن جونز Stephen B. Jones عن مناطق السياحة الشهيرة بانف وجاسبر Jasper - Banff ، فى الروكى الكندية التى تعتبر من اجمل مناطق السياحة فى العالم • فلما كانت السياحة تأتى من الشرق ، لأن الغرب جبلى بطبيعته كما فى كولمبيا البريطانية ولا يحتاج الى الانتقال ، فان هناك سلما ثلاثى الدرجات من المراكز السياحية • ففى النطاق الشرقى من الروكى حيث الحركة والمواصلات والموقع الميسور نظرا للانخفاض النسبى ، تقوم « مراكز الأساس «headquarters resorts» ، وهى الأقرب شبها بالمدن وقد تظل مشغولة طول العام ، ويمكن فيها تعدد وسائل الترفيه والرياضة من الملاعب والملاهى ••• الخ • ويمثل هذا النوع بانف وجاسبر • ثم هناك الى الغرب نطاق أوسط أكثر ارتفاعا ووعورة وروعة فى مناظره الطبيعية ، والمراكز هنا صغيرة متطوحة وكل وظيفتها أن تكون هدف المغامرة السياحية ، ولذا تسمى « مراكز الأهداف «objective resorts» • وأخيرا الى الغرب تنخفض الجبال وتقل روعة اللاندسكيب ويشق الوصول ، ولهذا تندر المراكز السياحية وتصبح غير مطروقة : أنها « المراكز الجانبية wayside resorts » ...

هكذا اذن كقاعدة عامة تخلق السياحة الجبلية قرب أقدامها أو

مقدمها مراكز مدنية حقيقية · من مراكز الأساس هذه فى أوربا : شامونى Chamonix فى وادى الآرف Arve ، حيث تمون كل فنادق وفيلات منحلف مون بلان الهامة فى السياحة الجبلية · وهناك Tatranska Lomnica · Zakopane على جانبى منطقة تاترا Tatrys فى بولنده وتشيكوسلوفاكيا على الترتيب · سالتزبورج وبرختسجادن Berchtesgaden فى الألب الشرقية ، انترلاكن وتزرمات Zermatt فى سويسرا ، وانسبروك فى النمسا ، وكورتينا دامبتزو Cortina d'Ampezzo فى ايطاليا · وفى سويسرا وحدها ٧٠ مركزا من مراكز الرياضة الشتوية ·

مدن المصايف البحرية

summer seaside resorts · هذه ظاهرة حديثة جدا نسبيا ، اذ لم تقدر الأهمية الصحية للسباحة وماء البحر الا منذ القرن ١٨ · وفى القرن ١٩ روجت لها المهنة الطبية ، فتحول الاهتمام من المياه المعدنية الى مياه البحر ، وقادت الملكية والأرستقراطية فى انجلترا خاصة هذه « الموضة » · واتفق هذا زمنيا مع الانقلاب الصناعى وظهور مدن الفحم الخانقة من ناحية ، وانقلاب المواصلات الحديدية من ناحية أخرى ، وانتشار الأمن على الساحل الجنوبى الانجليزى بعد الحروب النابليونية من جهة ثالثة ، وارتفاع مستوى الدخل والمعيشة والرفاهية عامة من جهة أخرى · وكانت النتيجة أن ظهرت كمصحح وكرد فعل ونتيجة مباشرة للعصر الصناعى فى بريطانيا التى تمتاز بسواحل مترامية من كل ناحية ظهرت فئة جديدة ، متخصصة جدا من مدن « البلاج » أو الشاطىء على نطاق ليس له الآن مثيل فى أى بلد آخر · وأصبحت مصايف الشواطىء « عبادة » cult تقليدية ، وأصبح نبض سكان المدن بين الداخل والساحل ، فى حركة كالمد والجزر تنتظم ملايين السكان سنويا ، ظاهرة هامة مثيرة واسعة النطاق جدا ·

وربما كانت مدن المصايف البحرية لهذا كله أهم وأشيع أنواع مدن الترفيه . واذا كانت مدن المشاتى الساحلية قاصرة على نطاقات عرضية مركزة معينة ، فان مدن « حمامات البحر » هذه عالمية تقريبا ، فلكل بلد شواطئه ومصايفها . واذا كانت المشاتى الساحلية بالضرورة من مدن السياحة ، فان مدن السياحة هذه villes balnéaires ، هى من « مدن العطلات » ، ولذا فهى تتلقى مختلف المستويات الاجتماعية والاقتصادية وتأخذ نمطا موسميا فصليا أشد وضوحا . وهذه المدن تلعب فيها حرفة الضيافة وبيوت الضيافة guest houses دورا بارزا حتى سميت مع غيرها من مدن الترفيه « بمدن البنسيونات pensionopolis ».

ويتطلب المصيف عادة موضعا يتوفر فيه شاطىء متدرج رملى ناعم نظيف . ولهذا تلعب فيه التعرية والارساب دورا هاما ، مثل رأس البر وبورسعيد . وتنمو المصايف عادة كالشريط الضيق على طول الجبهة المائية ، ولهذا تكثر ظاهرة التحامها ببعضها البعض مثلا برايتون - هوف Hove ، Mers—Tréport ومواضع المصايف نوعان : الأول قديم موروث غالبا من ميناء صيد صغيرة قد يكون بعضها بدأ بداية متواضعة قبل العصر الحديث حين كان البعض يذهب اليه ويقيم فى حجرات من أكواخ الصيادين ، ثم نجح فنما . مثال ذلك برايتون ومارجيت Margate ، هستنجز ، وويمث Weymouth ، وأوستند . والنوع الثانى جديد صنع لخدمة مراكز هامة مثل لى توكيه Le Touquet وسوث اند Southend ، وبلاكبول ، Paris - Plage ، Stella - Plage .

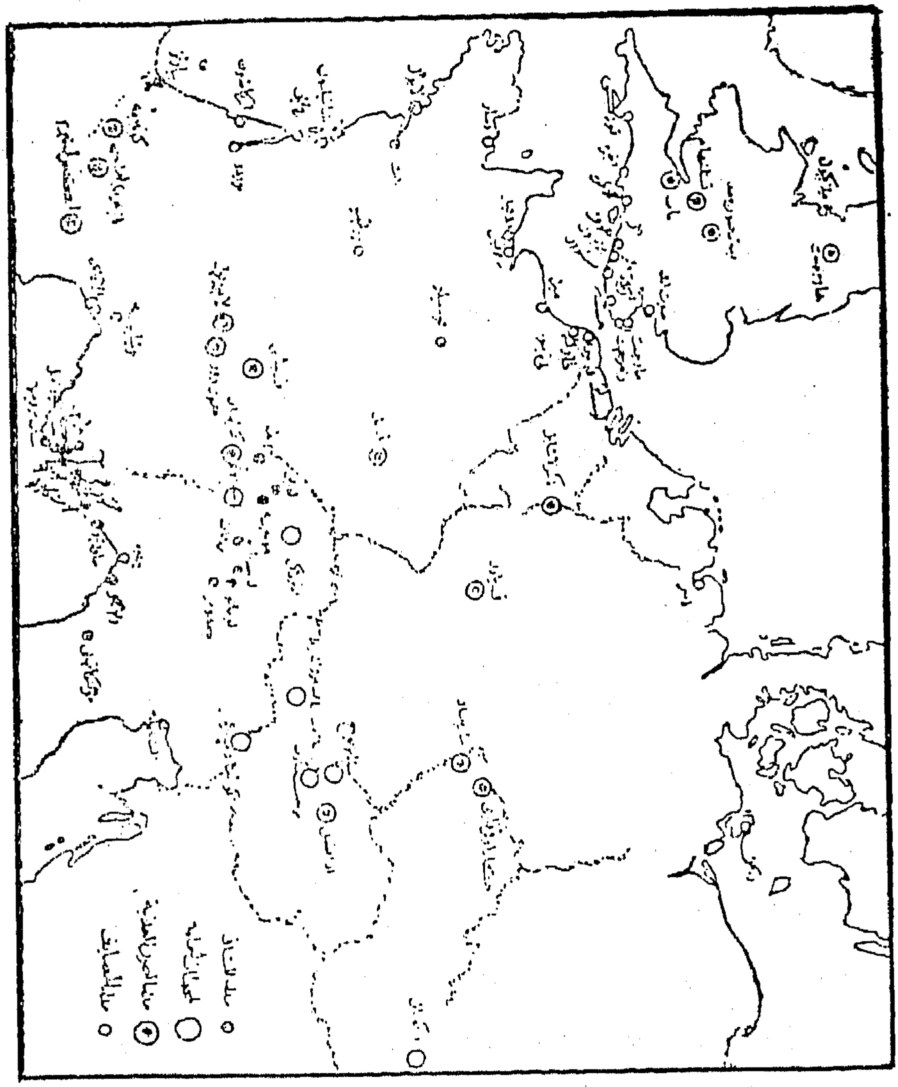
اذن فليس هناك نقص فى الغالب فى المواضع الصالحة ، ولهذا فالمهم هو الموقع ، الموقع بالنسبة لكتل السكان الكبرى . فلما كانت المصايف أساسا من مدن العطلات ، فلا ينبغى لها أن تبعد كثيرا عن

مدن المصدر · ولهذا تتعدد مواقع المصايف بحسب تعدد المدن ومراكز العمران الداخلية · فأحيانا تجد المدينة بلاجاتها عند ابوابها : مثل ريجا والاسكندرية · ولكن الغالب أن لكل مدينة داخلية البلاج المقابل : ليل لها Malo - les - Bains ، Wimsreux ، ولنانت La Baule ، وبواتييه Chatelaillon ، وبوردو Arcachon ، Royan ، ، مونبيلييه لها Palavas.

على أن هذه حالات فردية صغيرة ، ويمكننا أن نميز بوجه عام بين نوعين من أصول المصايف : فهناك تقريبا مصيف أو أكثر لكل حقل فحم رئيسى كثيف السكان ، ثم هناك لمعظم العواصم الكبرى مصايفها المجاورة · فهناك بلاكبول لخدمة حقول فحم لانشكير Whitley Bay لحقول يوركشير ، بينما خلقت لندن حولها نطاقا كاملا : سوث اند ، مارجيت ، رامزجيت ، هستنجز ، ويمث ، ايستبورن ، برايتون · وبالمثل خلقت باريس فى شرق نورماندى سلسلة : تروفيل Trouville ، دوفيل Deauville وفى بريتانى : دينار ، لابول ، وفى بيكاردى Paris-Plage · وفى المانيا حيث الساحل رملى منخفض تكثر المصايف · ومناخ مصايف ساحل بحر الشمال اعدل من مصايف ساحل البلطيق ، ولكن بحسب الموقع ترتبط الأولى بحقول فحم الراين ، بينما ترتبط الأخيرة خاصة مصيف Rugen بكتلة سكان العاصمة برلين ·

ولكن الموضع والموقع لا يحددان دائما أهمية المصايف · بل لابد من دفعة الدعاية والموضة · فبعض المصايف تنجح بفضل جهود شركات السكك الحديدية فى جذب الناس اليها - بل هى أحيانا من صنعها · أما الموضة فهى من وضع الحكام والاغنياء ، ففى انجلترا يرتبط اسم جورج الثالث بويمث ، والأميرة كارولين بسوث اند ، وبرنس

أوف ويلز ببرايتون ٠٠٠ وهكذا ٠ ومن المصايف الشعبى والراقى ـ وعادة ترتبط الأولى بحقول الفحم والثانية بالعواصم ، كما يبدو الفارق ـ الى جانب طبقة الرواد ـ فى تركيب المصيف وامكانياته ٠ قارن مثلا برايتون ببلاكبول ، ففى الأولى تكثر الفنادق وتقل بيوت الضيافة ، والعكس فى الثانية ٠



شكل ٣ ـ بعض مواقع الوظيفة الترفيهية

فاذا نجح المصيف أمكنه أن يحقق أحجاما كبيرة ٠ والمثل الرئيسى فى انجلترا هو برايتون ٠ فبفضل قربها من لندن - حتى أصبحت بمثابة « لندن على البحر London-by-the-Sea » - نمت من قرية صيد آسنة تعدادها ٢٠٠٠ نسمة فى ١٧٩٠ الى ٢٥ ألفا فى ١٨٣١ ، الى ٤١ ألفا فى ١٩٣١ ، حتى وصلت الى ١٦٠ ألفا اليوم ، هذا بينما نمت توأمها هوف من ١٠٠ نسمة فى ١٨٠١ الى ٦٥ ألفا اليوم ، ويمكنهما معا أن تستوعب ٢٠٠ ألف من الرواد فى أى وقت ٠ وقد أصبحت برايتون « منامة dormitory » لكثير ممن يعملون فى لندن ٠ مثل آخر أتلانتيك سيتى فى نيوجرزى ، التى بفضل موقعها من كتلة السكان فى شمال شرق الولايات ، تفخر بأنها أكثر مصايف العالم استقبالا للرواد ٠ فالمدينة كان تعدادها حتى ١٩٣٦ نحو ٦٦ ألفا ، وصلت الى ١٠٥ آلاف فى ١٩٥٠ ، كانت تستطيع أن تستقبل ٣٥٠ ألفا دائما ، ويزورها سنويا أكثر من ١٠ ملايين نسمة ٠٠

الفصل السادس

الوظيفة الدينية والثقافية

الوظيفة الدينية

الدين والمدن

العلاقة بين الوظيفة الدينية وحياة المدن علاقة قديمة وثيقة ، فالدين بطبيعته عملية جماعية ، ولابد من التركز النووى · ولهذا كان الدين عاملا اساسيا فى نشأة كثير من المدن · وكلما ضربنا ابعد فى التاريخ ، كلما اشتدت هذه العلاقة · فعند السومريين ـ كما يرى البعض ـ لم تؤسس المدن لا للحكم ولا للتبادل وانما للعبادة · فالمدينة نطاق مقدس · كذلك فللمدن صبغة دينية عند الأشوريين والمصريين · ففى مصر كانت تسمى بأسماء الآلهة : مثلا بوصير ، بوبسطة ، برمانتو Permantou (= بيت أوزيس ، بيت بسط ، بيت منتو على الترتيب) ونوت آمون (مدينة آمون) · وحين أتى الاغريق لم يفعلوا سوى أن أحلوا أسماء الآلهة الاغريقية : أبولينوبوليس ، وأفروديتوبوليس ··· الخ · وفى اليونان نفسها بدأت أثينا كمعبد للالهة أثينا ·

وفى العصور الوسطى فى أوربا لم تفلت مدينة تقريبا من الأصل الدينى ، وكانت المدن مراكز اشعاع ونشر المسيحية فى الوسط الوثنى ، فكانت المدن تقابل بالريف كنقيضين دينيين · من هنا كانت urbani هى المدن التى اعتنقت المسيحية ، بينما pagani (paiens ومنها pays الريف) هى الريف الذى لم يزل وثنيا · بل ان الذى حفظ تقليد المدن لأوربا خلال فترة العصور الوسطى المظلمة وأعاد بناءها بعدها هى الكنيسة ، اذ لم يستثن انحدار الحضارة واندثار المدن الا النوايا الكنسية التى ظلت تجمع

بعض السكان حولها حتى عادت الى النمو بعد النهضة • وقد كانت هـذه القطاعات أو الزوايا الكنسية تسمى cité ، ولكن الكلمة وسعت فيما بعد لتشير الى المدينة كلها • ومن هنا كلمة مدينة فى اللغات الأوربية : cité city ، ciuded citta ، Stadt ، وحتى الآن لازال الأساس الدينى هو أساس التفرقة فى انجلترا بين city ، town ، فالأولى ما كانت مركزا لأسقفية وبها كاتدرائية ، والثانية ما ليست • هذا وقد كان لكل مدينة قديسها الحامى • وفى فترات الاضطرابات والاضطهادات الدينية ظهرت مدن للحماية والالتجاء الدينى ، كمجموعة مدن Salvetats Sauvetés مثلا •

أما الاسلام فهو على وجه اليقين خالق للمدن بدرجة أكبر من المسيحية كما يقول ديفونتين ، وكان بناء للمدن أيضا كما يقول بيير جورج : «Mais l'Islam a été aussi un batisseur de villes.»

فالدين لا يمارس بحق الا فى مدينة ، والجمعة من التجمع وله ، بينما التبعثر قد يؤدى الى التهاون والابتعاد ، ولهذا انتقدت السكنى المبعثرة : « ساكنو الكفور ساكنو القبور » • وقد تحول اسم يثرب بعد الاسلام الى المدينة ، وهو اسم علم واسم نوع معا • وقد كان المسجد أول أساس يقام فى المدينة الاسلامية الجديدة •

هكذا فى كل العصور كانت فترات النشاط المدنى هى فترات الانتفاض الدينى ، وعلى العكس كانت المناطق التى تأخرت كثيرا فى حياة المدن هى التى تأخرت فى التطور الدينى : كالبربر القدماء ، الكلت ، والجرمان ، والألبانيين ، واليابان ـ والأخيرة بعكس الصين • وحتى عصرنا الحالى نلمس الأثر المدنى للدين • ففى البرازيل التى هى جبهة ريادة ضخمة تستعمر بأبعاديات شاسعة fazendas ، أى بنمط مبعثر من السكنى ،

قام فى كل اقليم كنيسة مركزية وانشـأ كل مزارع fazendeiro لنفسـه منزلا صغيرا حولها لقضاء يوم الأحد فقط «casa do domingo» . من هنا اسم « مدن الأحـد ville de dimanche » ، ومن هنا ايضا تواتر أسماء المـدن الدينيـة: Natividade ، Piedade ، Bons Jesus ، Divinopolis. وبالمثل كان أصل مدينة Gammelstad فى شمال السويد . من كل هـذا نجـد أن المدينـة مدينة للدين بأصولهـا فى كثير من الأحيـان ، وأن الشـيوخ والأنبياء ، وليس فقط الملوك والحكام ، كانوا من زرعة المدن .

ولـكن السـؤال انمـا هو الى أى حـد تعـد الوظيفـة الدينية خـلاقة للمدن ؟ نميز بين درجات ثلاث : فعند القاعدة لا يكون الـدين الا مناسـبة لنمو حيـاة المدن ، وهـذه أكثر الحـالات شيوعا . ففى العصور الوسطى كانت الكنيسة وكانت الأديرة لا تلبث أن تجتذب اليهـا التجار والحرفيين والصناعة فتنمو المدينة حتى تطغى على الأصل وتغرقه . ويمـكن التعـرف على كثيـر من هـذه الاحالات فى أسـماء المـدن التى تحمـل مقـاطع moutiers ، münster ، minster . وفى العـالم الاسـلامى أنشأ الاسـلام مدنا عديدة كثيرة لتكون قواعد وعواصم ، فكان الأساس فيها دينيا ، ولكنهـا انقلبت الى مـدن اقتصـادية عموما كالفسـطاط وبغـداد . وفى الدرجة الثانية تظل النواة الدينية محتفظة ببعض الأهميـة فى المدينـة على شـكل قطاع أو اسفين دينى هـام فى نسيجها ، مثـل تل فورفيير Fourvières فى ليون حيث تتكاثف كوكبة متراصة من الأديرة والصوامع والملاجىء على شكل مدينة داخل المدينة بحق . وأخيرا وفى القمة نجـد المدن التى ظلت الوظيفة الدينية فيها كل شىء ومبرر الوجود ومحور النشاط ، وهـذه هى القلة المحدودة مثل القدس ومكة والمدينة ومدن التبت ومدن الأديرة والحج الصغرى .

مواضــــع المدن الدينيـــة

ليس للمدن الدينية مواقع ، ثمة فقط مواضـــع ، ومواضـــع خـــارقة • فمواضع الوظيفة الدينية لا تخضع للمنطق الجغرافى ، وانمـــا هى تفلت من كل حتم جغرافى • فهى تتحدد بأحداث أو رؤى أو معتقدات او خرافات دينية ، أى عوامل عاطفية غير تعقلية ، « عوامل ميتافيزيقية » ، ولكن لها رغم ذلك انتخابها المكانى او الفيزيوغرافى •

فلقد يتحـــــدد الموضع حينـــا بمسقط حجر مقـــدس ، كالحجـــر الأسود فى مكة حيث نشأت مدينة فى « واد غير ذى زرع » ، أو بموضع رؤيا مثـــل كهف لـــورد Lourdes ، أو بمدفن شيخ مثـــل سيدى منصور قرب سفاقص ، أو بمحط طير كما فعل Seleucus حين أسس اللاذقية Laodicée ثم سلوقية Seleucée ، وكما حدث فى حالة الفسطاط • وقد يتحدد « بصورة » جغرافية مثلما تحدد موضع تريشينوبولى Trichinopoli فى الهند على صخرة ضخمة تشبه البقرة — التى يقدسها الهندوس ، أو بموضع مقدس مثل البحيـــرة فى أمريتسار ، ومثل موضع بنوم بنه فى كمبوديا حيث كشف فيضان مخـــرب فى القرن ١٤ عن تمثال دفين لبوذا •

وكثيرا ما تنتخب مواضع متطوحة منعزلة أو مرتفعة ، وخاصة للرهبنة فى الأديرة والصوامع والخلوات : كثنـــايا الغـــابات مثل ســـانت جالين St. Gallen وسان كلود Saint Claude أو على جزر فى وسط منــــاقع مثـــل Saint Omer أو على رؤوس مثـــل Brieuc ومـــالو • أو فى الصحراء المعزولة كما فعل المصريون أيام الاضطهاد الدينى ، وكما فى وادى النطرون ، أو كالسنوسية فى الكفرة •

وكثيرا — بل ما أكثر — ما كانت تنتخب للأديرة مواضع كالتلال المرتفعة ، اذ كان لها ميزة دينية فى البعد عن الحياة الدنيا ، ولهذا نجد الموضع التلى فى مئات من أديرة أوربا · وهذا ما نجده فى مدينة كاسل وبرجامو ، كما كانت « ابر Aiguilles منطقة Puy du Dôme جاذبا قويا للرهبنة وخالقة لكثير من المدن · وفى مصر كانت مرتفعات سيناء ووادى النطرون دائما هى مركز الأديرة الكبيرة · من كل هذا يتضح أن الموضع الدينى يتعارض غالبا مع المنطق والمزايا الجغرافية ، وأحيانا بصورة صارخة ، أو كما يعبر ديفونتين بقوة :

«..même parfois des contresens physiques, il y a beaucoup de villes dont le site est un scandale géographique, par soumission à des facteurs religieux»

انواع المدن الدينية

يمكن أن نميز بين خمسة أنواع من المدينة الدينية : مدن الحكم الدينى ، والمدن التذكارية أو الرمزية ، ومدن المدافن ، ومدن الأديرة ومدن الحج ·

١ — مدن الحكم الدينى · فأما مدن الحكم الدينى فتبدأ بصبغة دينية سياسية معا وقد تحافظ على العنصر الدينى أو تفقده — مثل روما ولاسا والقيروان وفاس وبغداد والعواصم الاسلامية المختلفة الأخرى والقسطنطينية وسولت ليك سيتى مدينة المورمون Mormons الأمريكيين · ومن أبرز أمثلة مدن الحكم الدينى المعاصرة الرياض التى أنشأتها الحركة الوهابية وأصبحت اليوم من أكبر المدن فى السعودية (١٥٠ الفا) ·

٢ — المدن التذكارية: أما المدن التذكارية memorial أو الرمزية

فهى تذكار يرمز الى دور دينى هـام مثل مدن فلسطين القـدس symbolic وبيت لحم والناصرة Nasareth.

٣ ـ مـدن الأضرحة · أمـا مـدن الأضرحة shrine cities ففئـة واسـعة الانتشار ميزها راتـزل من قـديم ، ونواتها قبر شـيخ أو قـديس لا يلبث أن ينجذب النـاس اليه فتقوم المدينة · ومن الأمثـلة الهـامة سلسلة المدن الصغيرة الساحلية على حدود مصر الغربية التى تكونت حـول مدافن بعض الأوليـاء والشـيوخ الذين ماتوا فى طريقهم من المغـرب الى الحـج ، مثل سيدى برانى وسيدى منصور قرب سفاقص · وربمـا امـكن اعتبـار طنطا من مدن الأضرحة كما هى من مدن الحج ·

٤ ـ مدن الاديـرة · عـلى أن اهم فئـات المدن الدينية هى مدن الأديرة ومدن الحج · فمدن الأديرة يقابلها فى الاسـلام مدن الزوايا · وليسـت الرهبنة أو التصوف بوظيفة مـدن ، بل هى تهـرب من المـدن الى العـزلة الجبلية أو الصحراوية أو الغابية أو المسـتنقعية او الكهوف ·· الخ · ومـع ذلك فالدير أو « الخـلوة » أو « الزاوية » تجـذب حولها الأتباع والمريدين ، فيتبعهم أصحاب الخدمات والحـرف الضرورية ، فتنشأ فى النهـاية مدينـة الدير أو الزاوية ·

فمن مدن الأديرة وجدنا سان جالين فى الغـابة ، وسانت أومـر فى المستنقع · وفى سواحل بريتانى الجـدباء الطاردة حيث لم تظهر مدن منـذ بداية التاريخ . كانت أول شـبكة مدن هى مدن الأديرة التى انشـاها الرهبان الايرلنديون فى القـرن ١١ والتى أهمها Malo, Breiuc · ولقد كانت الأديرة كثيرا ما تجمـع بين الرهبنة والحرب ، ولهذا أنشأت الطـوائف Orders الدينية المحاربة المختـلفة كثيرا من مدن الأديـرة ـ الحصـون مثل التمبلرز والاسـبتارية Hospitallers, Templers ، ومثل الفرسان التيوتون خاصة

حيث أنشأوا فى شرق المانيا مدنا هامة بين ١٢٥٠ ، ١٣٥٠ مثـل كونجسبرج، وممل وريجا وليباو ٠

واذا كانت مـدن الأديـرة قد بدأت بعيـدا عـن العمـران ، فانها فى القـرون الأخيرة بدأت تقترب من المـدن القائمة ، فتنشـأ خـارج أسـوارها عـلى شكل « ضاحية » foubourg دينية مستقلة ، لم تلبث أن ابتلعت فيمـا بعد ، ولكن تظل واضحة من أسمائها ، مثـل فوبور سان جرمان ، فوبور سان. اونوريه الخ فى باريس ٠

لكن أهم سلسلة معاصرة من مدن الأديـرة هى بالتأكيد ما فى التبت — اللامـات — حيث لا توجد مدن سوى مجتمعـات الأديرة والصـوامع ، وحيث لا تزيد ضاحيـة السـكان العلمـانيين عن أن تضـم عبيدا أو توابـع للأديرة ٠ أما مدن الزوايا فمتعـددة فى الصحارى العـربية ، وكثير منهـا كان يقوم للعبـادة والتصوف وبعضـها للغزو والجهاد مثل زوايا السنوسية فى الجغبـوب وسـيوة والكفرة ، ومثـل « الرباط » فى المغـرب التى كان « يرابط » فيها الشيوخ المجاهدون (« المرابطـون » الذين انشأوا فيما بعـد دولة المرابطين) ، ويقـابل الرباط فى تونس « المحـرس » ٠ وكثير مـن مدن شمال افريقيـا خاصـة المغـرب وتونس ، وحتى فى صـقلية ومالطـة تدين بأصـولها لهـذه البداية : مثـل مدينـة « الرباط » وتازة فى المغـرب وسوس وموناستير فى تونس ، وفى مالطة توجـد الآن مدينة صـغيرة تسمى Rabato هى فى الواقع « رباط » قديم ٠

٥ — مدن الحج ٠ اما مدن الحج فهى أقـل عـددا من مدن الأديرة ، ولكنها أكثر أهمية جدا ٠ والحج ظاهرة واسـعة النطاق ، ولكنهـا لا تخـلق دائما مدنا ٠ فمنطقة فاطمة Fatima — « لورد » البرتغـال — لا زالت قرية فى وسط شبه صحراوى برغم أهمية الحج اليهـا ٠ وبالمثـل ليسـت

الجغبوب مدينة حج هامة ٠ ولكن الأغلب أن الحج يخلق مدنه ٠

ومن حركات الحج تيارات ضخمة جدا ٠ مثلا يحج الى لورد سنويا ١ر٣ مليون ، والى Lisieux فى البرانس نحو المليون ٠ والى تشنستوشوفا Czenstochowa فى بولنده حج ¾ مليون فى شهر واحد - حتى ان اسم المدينة يعنى « المكان الذى كثيرا ما يختفى » ! والى مكة يحج نحو ٣٠٠ ألف سنويا ٠ والى مدن الجنج يحج ١٠٠ ألف الى هراوار Harawar ، ومثل ذلك الى الله أباد ، ونحو ٣٠٠ - ٤٠٠ ألف الى بنارس « لوتس الدنيا » ٠ والى جوا مدينة ضريح قديس كاثوليكى ، يحج فى أسبوع عرض جثمانه نحو ٥ ملايين نسمة ! والى Isa قرب ياماتا فى اليابان يحج سنويا ½ مليون ، بينما كان يحج الى كييف اكثر من مليون نسمة ٠ والى بوبسطة كان يحج ٧٠٠ ألف فى العام كما يذكر هيرودوت ٠ وقد قدر أن طنطا - مكة مصر - تستقبل سنويا فى الوقت الحالى ¼ - ½ مليون فى أسبوع المولد ٠

فالحج اذن ينتظم حركات سكانية ضخمة ٠ ولا تتناسب ضخامة التيار عكسيا مع المسافة بالضرورة ، بل أحيانا العكس ٠ فمن تحليل ارقام لورد ومكة يتضح أن أبعد الجهات هى أكثرها ارسالا ، فأكثر الحجاج الى مكة من طرفى العالم الاسلامى جاوه والسودان الغربى ، وأكثر الحجاج الى لورد من اقصى شمال فرنسا - ليل ٠

على أن مدن الحج اذا كانت تستقبل هكذا طوفانات من السكان العابرين floating pop. فان احجامها عامة بسيطة مع ذلك ٠ فمثلا عدد السكان المقيمين فى Lorette قرب روما ٣ آلاف ، بينما Lujan فى الارجنتين ١٠ آلاف ، ولم تزد سان جاك دى كومبوستيل Compostelle عن هذا فى أوجها ، أما ليزييه فلا تزيد عن ١٥ ألفا ، وبالمثل لورد ٠ واذا كانت

تشينستوشوفا تــزيد عن ١٠٠ ألف فهذا لأن الصناعة الكبيرة قد استقرت بها ٠ ومع ذلك فهنــاك مدن حج كبيرة الحجم : مــكة ١٥٠ ألفــا أو أكثر الان ، بينما بنارس التى تعد المدينة الدينية المطلقة الوحيــدة فى العــالم تصل الى ٣٠٠ ألف ٠

وأهم خصائص مدن الحج بعــد هذا هو اللاندسكيب المــدنى الــدينى ٠ فكثير مــن هــذه المــدن يتــألف من مئــات بــل آلاف من المنشـــآت الدينيــة المختــلفة ، فتبــدو كغابات كثيفة من الكنائس أو المــآذن ، وقد تكون شوارع أو أحيــاء برمتها دينية بحتــة ٠ وفى أكســوم مدينة اثيوبيا المقدســة اكثر من ٣٠٠ كنيســة وصومعة ، بينمــا بنارس ٢٠٠٠ صــومعة ونصــف مليــون تمثــال !

أمــا الســكان فيبــدون خصــائص فريدة غــالبا ٠ فاغــلب اســـكان المقيمين من رجال الدين ٠ وغالبا مــا يــكون التركيب الجنسى أو القــومى عالميــا cosmopolitan سواء فى السكان العابرين أو الدائمين ، كما هو الحــال مثلا فى مكة حيث غير العــرب الذين اســتقروا من هنــود وجاويين وزنوج وصوماليين وسودانيين اكثر من العــرب ٠ وبالمثــل القــدس ٠ وقــد يخــلق هذا أحيــانا أسافين قوميــة ، مثل النجف وكربلاء التى هى الى حــد بعيــد جيــوب فارسية فى المحيط العــراقى السنى ، وكان يدخلهــا ســنويا نحو ١٠ آلاف طالب دينى ايرانى ٠

وقد يكون السكان من دين واحــد أو أكثر ٠ فالقــدس ملتقى الأديان الثــلاثة ، أما الأراضى المقدسة مكة والمدينة فمحــرمة عــلى غــير المسلمين ، وكذلك أجزاء من مشهد ، بينما يحــرم على اليهود احياء من مدينة فلنا ٠ وقد ينصرف التحــريم الى النســــــاء ، وهنا يختــل الميزان الجنسى فى تركيب الســكان : كما فى دبــرا ليباناس Debra Libanas المدينة المقدســة

باثيوبيا حيث لا يتجاوز عدد الاناث مائة من الخادمات مقابل ٦٠٠٠ ساكن ٠ وكثيرا ما يكون التركيب البيولوجى للسكان غريبا شاذا : فيسود العجزة والشيوخ المسنون ، وبعضهم يقصد الموت فى المدينة المقدسة بالذات ! كما يسود المرضى من كل نوع ممن يأملون الشفاء ! كذلك ترتفع بصورة دائمة نسبة العناصر الطفيلية من السائلين ٠

أما من الناحية الوظيفية فالمدينة تعتمد أساسا على حرفة الضيافة والفنادق ، فقد يكون حى كامل أو كل بيوت المدينة منصرفا الى هذه التجارة المربحة ٠ والمدينة الدينية مغناطيس للتجارة دائما ، ولهذا تتحول مدينة الحج الى سوق تجارية نشيطة جدا ، كما فى مكة وقوم ومشهد والقدس ٠٠ وتكثر فى هذه التجارة تجارة وصناعات الهدايا والتذكارات الدينية بانواعها العديدة ٠

ولكن مشكلة مدينة الحج الحقيقية هى التموين : فمعظم المدن الدينية تقع فى مواقع وبيئات ضد مدنية كما رأينا ، ومع ذلك تشهد فيضانا بشريا ، فأزمة تموينية فى الموسم ٠ لهذا يعتمد على استيراد كل الحاجيات تقريبا من الأطعمة ، والماء غالبا ٠ وهى لذا مناطق غلاء شديد فى الغالب ٠ وفى معظم هذه السمات تشترك مدن الحج مع مدن الترفيه والمدن الصحية ـ فكل هذه خصائص المدن المؤقتة بالضرورة ٠ والواقع أن مدينة الحج الدينية هى أقدم أنواع المدن المؤقتة على الاطلاق ٠

الوظيفة الثقافية

الوظائف الثقافية قريبة من الوظيفة الروحية الدينية ، ولكنها أقل اهمية فى جغرافية المدن ٠ ويمكن أن نفرق فيها بين مدن الجامعات ومدن الفن ٠

مـدن الجامعات

بدأت الوظيفة التعـليمية فى ظل الدينية ، فكانت الجامعـات مؤسسات دينية ، ولا زال لبعضها هذه المسحة مثـل لوفان • وفى العـالم الاسـلامى كانت الجامعات دينية ، كالأزهر والزيتـونة فى القيروان • على أن الجامعات بعد أن استقلت عن الدين تقع جغرافيا فى فئتين : جامعـات المـدن ومـدن الجامعات • فعن الأولى ، فان كل المـدن الكبرى تظهـر فيها لا مفـر مدينـة الجامعة ، وأحيانا تتصـارع فيما بينها على الانفـراد بالجامعات • وفى هذه الحالات غالبا ما تمثـل الجامعـة « مدينة داخـل المدينة » • فمثـلا فى باريس هناك « الحى اللاتينى » ، وفى لندن بلومزبرى Bloomsbury • ولكن الجامعات هنا تعانى من مشاكل خطيرة هى استحـالة النمـو والتوسع ، خاصـة أن أراضى الجامعـات شاسعة بالضرورة ، مـع غـلاء الأرض ، وعـدم توفر الهدوء ، حتى لتضـيع المدينة الجامعية فى زحمـة المدينة المتروبوليتانية التى تبتلعهـا •

أما مدن الجامعات فالجامعـة فيهـا الاصل والكل • فهى المدن التى تخلقها الوظيفة التعليمية بمعنى الكلمة • ومن اقدم امثلة هذه الفئة اكسفورد وكمبردج فى انجلترا ، وهيدلبرج وييـنـا وجوتنجن فى المانيا ، وابسـالا ولوند فى السويد ، وتارتو فى استونيا وسلامنكا فى اسبانيا • ولـكن اكبر نسـل لهذا النوع نجـده فى الولايات المتحـدة : برنسـتون ، آن اربـر Ann Arbor متشجان ، هارفرد ، كورنل ••• الخ • وكل هذه مـدن صغيرة ريفية عادة ، ولكن الاتجاه اليها هو فلسفة حديثة تناظر اتجاه العواصم الحـديثة الى المدن الصغرى الجديدة ، ولاسباب لا تختلف كثيرا • فمـدن الجـامعات تتخلص من مشاكل جامعات المدن ، من الزحمـة والضوضاء وارتفاع اثمـان الأرض والنمـو الهحش المشتت ومشـاكل المواصـلات وتجـد بيئة صـحية هـادئة •

وفى مدن الجامعات تصبح الجامعة هى محور الحياة الاقتصادية للمدينة • فعدد سكان الجامعة هم اغلب سكان المدينة ، وفصل العطلة هو « الفصل الميت » فى اقتصاديات المدينة ، ونمو حجم المدينة هو نمو عدد طلبة الجامعة • ولذلك فمعظم هذه المدن من حيث هرم السن تعد من « مدن الشباب » •

نمو عدد طلبة الجامعة وسكان المدينة فى آن آبر ، جامعة متشجن :

السنة	سكان المدينة	عدد الطلبة
١٨٨٠	٨١٠٨	١٥٣٤
١٨٩٠	٩٤٣١	٢٤٢٠
١٩٠٠	١٤٥٠٩	٣٧١٢
١٩١٠	١٤٨١٧	٥٣٨١
١٩٢٠	١٩٥١٦	١٠٦٢٣
١٩٢٧	٢٨٤٩٣	١٢٥٩٥

مدن الفن

قد يخلق النشاط الفنى بعض المدن الصغرى ، أو يخلق نواة مغروسة فى المدن الكبرى • فهناك مدن المتاحف museum cities ، وهى أيضا من مدن السياحة ، مثل بروج وكركسون وشارتر وروما والبندقية وفلورنسه وكثير من المدن الايطالية الأخرى ، وقرطبة ، وأثينا • وهناك مدن الأضرحة الفنية shrine cities ، مثل ستراتفورد ـ أون ـ أفون (شكسبير) ، فايمار • وهى ما كانت لتقوم لولا هذه الصفة التى تجذب اليها تيارات الزائرين وتشكل النشاط الاقتصادى للمدينة • وهناك أخيرا مدن المهرجانات الفنية shrine cities ، مثل بايرويت مزار عشاق فاجنر ، ومثل أوبر أمرجاو Oberammergau حيث يقام قداس المسيح فى الجبل •

خاتمـــة

تفــاعل الوظائف

فى دراسة النوعية الوظيفية functional typology السابقة ، عزلنا كل وظيفة وعالجناها على حدة كما لو كانت تحت ناقوس زجاجى مفرغ . ورغم أن هناك مدنا تستغرقها وظيفة واحدة الا أن هـذا نادر جـــدا ، والأغلبيـــة الساحقة تتعدد فيها الوظائف . ولهذا ينبغى أن نتعرف على تفــاعل الوظائف وتوازنها : لا فى المكان فقط ، وانما فى الزمان كذلك ، أى الاتجاهات العامة فى تطورها بالنسبة لبعضها البعض . ويمكن أن نحدد بعضا من هذه القواعد العامة أو المبادىء التى تحكم « مجتمع » الوظائف .

١ ـ **النشاة والانقراض** : واضح فى التطور التــاريخى أن ثمة وظائف قديمة انقرضت بينما نشأت أخرى حديثة . فالوظيفة الحربيـــة التى هى من أقدم ـ ان لم تكن أقدم ـ الوظائف ، والتى كان لها دور ضخم فى تفسير شبكة المدن القديمة والوسيطة ، قد انقرضت أو كادت ، وأصبح تمثيلهـــا قاصرا على بضع نقاط مبعثرة متفرقة . وعلى العكس من هذا استجدت فى الفتــرة الحديثة الصناعية فئات جـــديدة من الوظائف التى انتشرت سريعـــا بصورة انفجارية ، كالوظائف الصناعية ، والترفيهية خاصة ، وليس من الصدفة ارتباط الاثنتين فى النشأة والانتشار .

٢ ـ **توارث الوظائف** : رغم انقــــراض بعض الوظائف ، فليس مـــن الضرورى أن تنقرض المدينة التى كانت مرتبطة بهـــا . فان المدينة بعـــد أن تدعوها وظيفة ما الى الوجود ، تصبح رأس مال ثابتـــا ليس من السهل تركه ببساطة ، بل يحاول أن يغرى وظيفة أخرى على استثماره وتوظيفه . فتظهـــر

وظيفة جديدة ترث القديمة المنقرضة ، حتى ولو لم يكن الموضع أو الموقع أنسب ما يكون للوظيفة الجديدة • ولابد فى هذه الحال من تعديل وملاءمة فى بناء المدينة لتستقبل الوظيفة الجديدة ، ولكن يندر أن يطمس هذا التحوير تماما المعالم الدالة على الوظيفة القديمة • فقانون المدن عامة هو المرونة والتلاؤم make do and mend وتسمى هذه الدورة epifunctional .

فالوظيفة الحربية مثلا ورثتها كثيرا الوظيفة الادارية ، وليس أقل منها الوظيفة التجارية ، فتحولت تشستر وكارليل من قلاع حدود الى مدن أسواق وكاتدرائيات ، وتحولت يورك الى الصناعة • وقد ترث الصناعة الوظيفة الثقافية كما حدث فى Pont-à-Mousson حين فقدت جامعتها فى القرن ١٨ ، فقامت فيها صناعة المصاهر والمعادن فى القرن ١٩ • والوظيفة الترفيهية ورثت وظيفة الصيد ، فقد كان طبيعيا بعد انقراض الصيد فى مئات من موانيه الصغرى القديمة أن يتحول كثير منها الى مدن سياحة وسباحة وشواطىء •

٣ ـ **تطور الوظائف** : فى عملية انقراض وتوارث الحرف حدث على مدار التاريخ تحرك Shift فى الأهمية المدنية لفئات الوظائف • فيمكن أن تلاحظ اتجاهين رئيسيين متتاليين • الأول هو التطور من مدن الاستهلاك الى مدن الانتاج كما يذكر زومبارت ، من Konsumptionstadte الى Produktionstadte ، وذلك بوجه عام من العصور القديمة والوسطى الى عصر الانقلاب الصناعى • فبعد أن كانت الأهمية للمدن الحربية والتجارية والادارية والتى تغلب عليها الصفة الاستهلاكية ، برزت أهمية المدينة الصناعية المنتجة •

ولكن فى الفترة الأخيرة ، لا سيما منذ بداية القرن ، بدأ الاتجاه الثانى من الانتاج الى الخدمات • فمع ارتفاع مستوى التكنولوجيا فالمعيشة أصبح

الانتاج يستغرق نسبا أقل باطراد من النشاط المدنى ، بينما تتعدد وتتسع جدا نسبة الخدمات المركزية المدنية · حتى لقد لاحظ كولن كلارك أن المدينةالصناعية تتحول ببطء تحت أعيننا الى مدينة خدمات ، تماما كما تحولت المدينة الحربية الى مدينة تجارية فيما مضى ·

٤ ـ **تداعى الوظائف** : قد ترث وظيفة وظيفة أخرى ، ولكن الأغلب أن تجتمع وتتعاصر الوظائف السابقة واللاحقة ، فيصبح تعدد الوظائف هو القاعدة plurifunctional ، multifunctional والواقع أن تخصص الوظائف أى انصراف مدينة انصرافا تاما الى وظيفة واحدة unifunctional يكاد يكون افتراضا نظريا بحتا لا يتحقق فى الواقع · بل حتى المدن القديمة الصغيرة نشأت غالبا لتؤدى عدة وظائف معا منذ البداية · ولئن كان التخصص قد فرض نفسه بوضوح فى بعض الحالات فى العصور الحديثة كما فى بعض مدن الصناعة والتعدين والمدن الترفيهية ، الا أنه يبدو أساسا ظاهرة عابرة موقوتة · اذ لا تلبث الوظيفة القائمة أن تدعو اليها وظيفة أو وظائف أخرى · لأن الوظيفة القائمة اذ تخلق المدينة ، تخلق بيئة جاهزة لأى وظيفة أخرى ، لا سيما اذا كانت تتكامل وظيفيا مع الأولى · فالوظائف يدعو بعضها البعض ، فتدعم بعضها ، وتتكامل · هكذا تتقاطر الوظائف أوتوماتيكيا ، وفى ميكانيكية تشبه كرة الثلج boule de neige ، snow-ball mechanism.

ولنمثل ! الوظيفة التجارية فى الموانى تدعو اليها الصناعة · والمدينة الصناعية البحتة شىء نظرى ، اذ لا تلبث أن تتحول الى سوق تجارية تتناسب مع أهميتها الصناعية · ولقد وجدنا الدين والتجارة صنوان لا يفترقان · بل حتى المصايف تدعو اليها الصناعة ، فبرايتون الآن تضم عنصرا صناعيا لا يغفل · وكذلك التعليم قد لا يدعو بصفته الوظيفية الى الصناعة ، ولكنه فى أكسفورد بصفته خالقا لبيئة مدنية جاهزة أمكن أن

يستوعب وظيفة صناعية هامة جدا ممثلة فى سيارات موريس • والوظيفة الادارية أو السياسية البحتة التى تعنى جسما ضخما من بورجوازية الموظفين تدعو اليها بالضرورة الوظيفة التعليمية ، وهكذا أصبحت واشنطن مدينة الحكم الخالصة مدينة جامعية بها ٣٠ ألف طالب • كذلك تدعو الوظيفة السياسية غالبا بل دائما الوظائف الفنية والثقافية بأنواعها الحديثة المتعددة •

٥ ـ **طبقات الوظائف** functional classes : يختلف نصيب المدن المختلفة من تعدد الوظائف ، فبعضها يجمع وظيفتين أو أكثر ، وبعضها يضم كل الوظائف أو يكاد • فهناك طبقات وسلم من المدن وظيفيا • وتحديد هذه الطبقات هام لأنه يحدد مكانة وضخامة المدينة فى النهاية • ولكن هذا التحديد أمر عسير بطبيعته ، اذ كثيرا ما تختلط طبقات الوظائف فى الذهن بطبقات الحجم لشدة ارتباطهما • ولكن الذى ينبغى ألا يغيب عن الذهن أن الثانية انعكاس ونتيجة ، بينما الأولى هى الضابط والسبب •

لهذا اختلف الباحثون فى تصنيف طبقات الوظائف المدنية ، ولكن لعل تصنيف سميلز من أكثرها قبولا • فعلى أساس تعقد المركب الوظيفى functional complex ، وعلى أساس تعدد أدواته ومرافقه ، يميز بين خمس طبقات : قرى مدنية urban villages ، ثم مدن صغرى sub-towns ثم مدن كاملة fully-fledged towns ، ثم مدن كبيرة minor cities أو major towns ، وفى أعلى السلم مدن كبرى major cities ، مثل برمنجهام وبرستول وليفربول ، ومانشستر ••• الخ •

وتتفق هذه القمة مع تلك الطبقة من المدن الكبرى التى توجد فى كل أجزاء العالم كرؤوس كبرى للأقاليم . تجمع بين أكبر عدد منوع من الوظائف، وتكاد تمثل فى نفسها فئة وظيفية خاصة تضاف الى الوظائف المفردة التى درسناها ، حتى اضطر كل من تعرض لها فى جغرافية المدن الى تخصيصها

وحدها كنوع مستقل ، فسماها الألمان ببساطة المدن الكبرى Grosstaadte وسماها الأمريكيون والفرنسيون بالمترو بوليس metropolis ، وهى حرفيا « المدينة الأم » ، ويمكننا أن ندعوها « بأمهات المدن » بمعنى أنها القواعد والأركان الرئيسية للحياة الاقليمية · وأمهات المدن بهذا « كرات ثلج » نجحت نجاحا خاصا · وقد يكون من الصعب تحديدها بخط حجمى معين ، ولكنها لا تقل عن ١٠٠ ألف ·

الوظائف اذن طبقات · ولكن كم طبقة وظيفية أساسية من طبقات المدن توجد فى الاقليم النامى مدنيا ؟ وهل هذا السلم التراتبى واحد فى كل المناطق ؟ لا يمكن بطبيعة الحال أن نتعرف على عدد هذه الطبقات الوظيفية الا فى اقليم ناضج مدنيا أى ترتفع فيه نسبة المدنية كثيرا ، كما ينبغى أن نتحرز فى معالجة الطبقة السفلى الصغرى من المحلات التى قد تكون مجرد « مدن احصائية statistical towns » دون أن تكون مدنا وظيفية حقا ، بل يستحسن استبعادها تماما · وقد تمت دراسات عدة على هذا الأساس : كريستالر عن ألمانيا ، ولوش عن الولايات المتحدة ، وسميلز وجرين عن انجلترا وويلز ·

والخلاصة الهامة التى تشير اليها هذه الدراسات حقيقة تبدو غريبة لأول وهلة ، وهى أن عدد طبقات المدن الوظيفية فى كل البلاد والأقاليم محدود جدا ، فقد وجد كريستالر ٧ طبقات ، بينما لم يجد لوش الا ٣ ـ ٤ ، ووجد كل من سميلز وجرين ٥ طبقات · وكل طبقة تمتاز بمركب متدرج من المؤسسات والمنشآت الحضارية والوظيفية · بمعنى آخر ، تدل الدراسات على أن معظم مدن العالم يمكن وضعها فى واحدة من عدد قليل جدا نسبيا من الطبقات الوظيفية ، هذا بينما الفجوات والفروق بين كل طبقتين لابد أن تكون واسعة وظيفيا وحجميا · ولا يغير من هذه الحقيقة أن كثيرا من المدن

يمر فى مراحل من التطور والنمو ، ولذا لا يقع بسهولة فى طبقات واضحة التحديد بل يبدى كثيرا من التدرج ٠

والسؤال الآن هو : لماذا تتحدد طبقات المدن الوظيفية بعدد ضئيل الى هذا الحد ؟ السبب فى طبيعة تجمع وحدات الانتاج فى المدن ٠ فوحدة الانتاج متكاملة من ناحية وغير قابلة للتجزئة من الناحية الأخرى ، بمعنى أن كل أنواع النشاط والانتاج سواء على شكل مصانع أو مؤسسات خدمات أو طرق مواصلات أو أخصائيين لابد أن تتواجد معا دائما كحزمة معلقة معا فى نقطة واحدة ، ولا يمكن لواحدة منها أن تقوم وحدها ٠ وانما تواجدها معا يمكن أن يتم فى سلم متراتب بالتدريج ، ولكن مجال ومدى هذا التجمع والترابط محدود ولا يعطى الا عدة طبقات رئيسية قليلة ٠

الباب الثاني

توزيع المدن

توزيع المدن

ماذا تحوى فكرة « التوزيع » بالضبط فى الجغرافيا ؟ مشكلة تصنيفية taxonomical هامة لها مغزاها المنهجى فى تنظيم المادة ، لا سيما فى جغرافية المدن • فرغم أن التوزيع هو حاصل جمع حالات « الوقوع » فى المكان ، فليس صحيحا أن التوزيع يرادف الموقع كما يخلط البعض • كذلك اذا كان من الممكن أن نميز بين أنماط من توزيع المدن ـ كمدن مفردة ، وأسراب مدن swarms ، essaims ، وكوكبات مدن constellations أو المدن الجزر وأرخبيلات المدن كما يعبر فينيد ••• الخ ـ فان هذا فى الواقع يعنى التباعد spacing لا التوزيع ، أى مجرد التقارب أو التباعد ، والتخلخل والتكاثف • فليس فى السكن القروى وحده تجمع وتبعثر agglomeration ، dispersion ، بل وفى المسكن المدنى كذلك • ولكن الأمر فى التوزيع يتضمن اختلاف أقدار هذه المدن ، أى الحجم • هكذا التوزيع اذن ، نمط أو صورة شبكة تتألف من عدة ابعاد . لا تخرج فى التحليل الأخير عن عناصر أولية ثلاثة : التباعد ، والحجم ، والموقع • ولا شك أن هذه العناصر تترابط ترابطا وثيقا فى الواقع وفى الذهن • وهنا نرى ان انتشار وتوزيع شبكة المدن على صفحة الاقليم هو كانتشار وتوزيع الاجرام السماوية فى الكون ، تتألف من اختلافاتها فى الأقدار أى الأحجام . والتباعد والمواقع • وسنبدأ دراستنا بالتباعد لأنه قاعدى ، ثم بالحجم لأنه كما سنرى شديد الارتباط جدا بالتباعد ، وأخيرا نصل الى الموقع الذى هو النقط الحرجة القمية فى شبكة المدن سواء من حيث التباعد أو الحجم •

الفصل السابع

التبـــاعد

دراسة التبـــاعد

التبـاعد هو الغرس المدنى semis urbaine كمـا يسـميه تريـكار ،. هو فى الواقع كثافة المدن فى الاقليم ، ويقابل دراسة الكثافة فى السـكان عامة · ولذا فان بعديه النهائيين هما التخلخل والتكاثف · فكل منهمـا اذن دراسة فى نمط الانتثار pattern of scatter على صفحة الاقليم · ولكن بينما أن وحدة كثافة السكان العامة وحدة متجانسة ، نجد أن كثافة المدن لا يمكن أن تنفصل عن أحجام المدن المتفاوتة ، ولذا فوحدتها متنافرة · من هنـا كان الترابط بين الحجم والتباعد بوجه خاص علاقة وثيقة جدا ، بحيث يستحيل أن نفهم الواحد تماما مستقلا عن ، ودون الاشارة الى ، الآخر · بل سنرى أن الحجم والتباعد جانبان لنفس الشىء ·

الطرق الحسابية

من هنـــا فان أغلب الطـرق « الحســـابية » لا تكفى للتعبيـــر عن تباعد المدن · فمثلا يحسب فوسلر Vosselcr عدد المدن + ٢٠٠٠ نســـمة فى كل ١٠٠٠ كم٢ · فيجد الكثافة ٣ر١ فى المناطق الألبية من سويسرا ، ضد ٦ر١٠ فى الهضبة ، ضد ٨ر١٢ فى الجورا ومقدمتها · ولـكن هـذا يخفى كثيرا من الحقائق عن الحجم · فتلجأ رفينسكا Rewienska الى اتخـــاذ الدرجة العرضية المربعة وحدة للحساب ، وتحديد الكثـــافة فى كل مربع ، ثم ايصالها بخطوط كثافة متساوية · وهى تطبق على بولنده فى عدة خرائط ، خريطة لكل مجموعة حجمية من المدن : ـ ٥٠٠٠ + ٥٠٠٠ · والخريطتان

مختلفتان تماما · فالأولى تزيد فى المناطق الزراعية ، والثانية فى المناطق الصناعية · وهكذا ليست الطريقة بجامعة ولا مانعة ·

ويمكن أن نقول ان طريقة تيلور هى من نفس العائلة ، ولو أنها عكس الطريقة السابقة فى خطواتها · فهو لا يحدد كم مدينة فى وحدة مساحة معينة ، ولكن المساحة التى تقوم عليها مدينة معينة الحجم ـ ما يسميه « مربع النفوذ square of influence » · ولكن هذه الطريقة أيضا ترتبط بحجم معين · لهذا يلجأ فينيد Winid الى اتخاذ متوسط المسافات المتساوية isostades التى تفصل بين مدينتين · فيجدها فى بولندد أكثر من ٤٠ كم فى الشمال الشرقى ، تهبط الى ٢٠ ـ ١٥ كم فى المناطق الغربية · ولكن هذا أيضا مقياس جزئى قاصر على حجم معلوم · ويتخذ البعض أساسا الأزمان المتساوية isochrones ، أى الوقت الذى يفصل بين مدينتين · وهنا تحسب خطوط الأوقات المتساوية لا ابتداء من المدينة وانما من الريف ، كما فعل ادجار كانت Kant على مدن استونيا ، فيرسم خطوطا لمسافة ساعة وساعتين وثلاث الخ ·

الطرق الرياضية

كل هذه الطرق « الحسابية » اذن جزئية ناقصة ولا ترسم « النظرية العامة » للتباعد ، لأنها تصطدم بعدم تجانس أحجام المدن فى الشبكة الاقليمية · ولهذا لابد ، للوصول الى النظرية العامة للتباعد ، من الطريقة « الرياضية » التى تربط بين الحجم والتباعد ، فتصبح الدراسة محاولة فى « رياضيات الموقع أو رياضيات المكان » · ولكن محاولة ايجاد معادلة رياضية للتباعد تفترض أن هناك عملية أساسية وقانونا أو اتجاها عالميا يتحكم فى انتشار المدن على وجه الأرض · بمعنى آخر يفترض أن هناك « نظاما » وترتيبا طبيعيا

system order ينبثق تلقائيـــا فى ميكانيكيـــة مجتمـــع المـــدن consociation.

وهناك بالفعل مثل هذه المدرسة « النظامية » ، نشأت حديثا فى القرن الحالى ، ولو أن من الممـكن أن نتتبع أولى ارهاصاتها وجـذورها الى القرن الماضى عند تينن V. Thünen فى عمله الفلتة الفـريدة « الدولة المنعـزلة »
Der Isolierte Staat in Beziehung
auf Landwirtschaft und Nationalokonomie
(١٨٢٦) ، وهو الذى سبق به عصره بنحو قرن .

كذلك توصـل مهنـــدس طرق فرنسى ، ليـــون لالان Lalane ، فى ١٨٦٣ الى جرثومة النظريات الحديثة : فرأى أنه فى اقليم فى حالة توازن سكانى تأخذ شبكة الطرق ، التى تعد المدن عقـدها ، شكلا هندسيا بحيث تكون مراكز الجـاذبية المتساوية متباعدة على مسافات متساوية . أى تكون شبكة مؤلفة من مثلثات مجمعة حول نقطة مركزية . وانتهى الى أن هـــذا النمط متحقق فعـلا فى كل من فرنسا وانجلترا وأسبانيا والولايات المتحدة . ولا شك أن محاولة لالان بسيطة أكثر مما ينبغى ، ولكنها علامة على الطريق الى النظرية النظامية .

أما حاليا فتقوم النظرية على أكتاف الجغرافيين والاقتصاديين . فنجد أن أول من أرسى قواعد « رياضيات الموقع » فى الجغرافيا هو الجغرافى الألمانى فالتر كريستالر Walther Christaller الذى قام ببحثه على جنوب ألمانيـــا فى ١٩٣٣ :
Die zentrale Orte Süddeutschlands

ثم وسع نظريته ١٩٥٠ لتشمل أوربا فى :
Des Grundgerüst der raumlichen Ordnung in Europa.

والواقع أن كريستالر أضاف اضافة كبرى الى جغرافية المدن بأبحاثه الرائدة ،

وفتح ميدانا جديدا فى المادة هو ما يسمى الآن اصطلاحا بدراسات « المراكز المركزية central-place theory » ، وهى التسمية التى تغطى مجال المدرسة النظامية عموما ٠

ولقد شاركت « مدرسة لوند Lund School » فى السويد فى هذا الاتجاه ، وخاصة على يد ادجار كانت ٠ كما أسهمت المدرسة الأمريكية فى المناقشة على يد ادوارد أولمان Ullman وجون برشBrush ، برى وجاريسون Berry and Garrison وستيوارت ٠ وكذلك فى بريطانيا اهتم بالنظرية ديكنسون وسميلز وبريسى Bracey وفلمنج وكارتر ٠٠٠ الخ ٠ وهناك الآن دراسات لا حصر لها فى موضوع المراكز المركزية ، تشارك فيها جموع غفيرة من الجغرافيين ، وتؤلف خلية نشطة للغاية فى كل مدرسة جغرافية ٠ هذا عن الجغرافيين ٠

أما فى الاقتصاد فهناك مدرسة « الباحثين فى المكان Raumforscher » التى تتبع الفلسفة الحديثة التطبيقية التخطيطية فى الاقتصاد ٠ وتتبلور هذه المدرسة بصفة خاصة فى العمل الريادى الخطير لأوجوست لوش Losch فى كتابه « اقتصاديات المكان Economics of Location » الذى يوصف فى عنوانه الثانوى بأنه « عمل ريادى فى العلاقات بين السلع الاقتصادية والجغرافيا » ٠ ومن الغريب أن لوش توصل الى نتائج مشابهة أساسا لكريستالر رغم أنهما كانا يعملان مستقلين تماما ، بصورة تذكر ـ مثلا ـ بتوارد الخواطر المشترك عند داروين وولاس فى التطور !

تلك بايجاز هى المدرسة النظامية ٠ ولكن هناك من ينكر أن انتشار المدن على صفحة الاقليم يمكن أن يتبع نظاما تعقليا أو يخضع لقانون ميكانيكية رياضية صماء ، بل يرى أن الأمر معقد لدرجة الغموض والعشوائية ٠ فهذه هى المدرسة اللانظامية ٠ ومن الملاحظ بوجه عام أن أهم عناصر هذه المدرسة هم الاجتماعيون أصحاب أيكولوجية المدن وعلم اجتماع المدن ، ولكن أيضا بعض من الجغرافيين ٠ ونحن هنا سنعرض النظرية النظامية ثم نقدها لنصل الى انتهاء علمى مقبول ٠

نظرية المراكز المركزية

أسس النظرية الهندسية

١ - **خطوات النظرية** : السؤال المحورى هو : ما الذى يحدد بعد مدينة عن أخرى ؟· متى تظهر مدينة بعد أن نترك أخرى ؟· « لماذا تتوزع القرى ، والبلدان ، والمدن المختلفة الأحجام حيث هى وكما هى ؟ » · لايمكن بالطبع أن تقوم المدن فى كل نقطة فى الاقليم ، فالمدينة « تجمع نقطى punctiform agglomeration » ، فهى بعكس القرية ليست « جزءا » من منطقة انتاج ولكنها « مركز » لمنطقة انتاج · فالمدينة تقوم حين يدعوها الريف الى القيام بخدمات مركزية لا يمكن قيامها مبعثرة مشتتة فى الريف (أورسو) · والأصل اذن فى قيام المدينة أنها تستمد قواعد حياتها ومبررات وجودها من منطقة تابعة لها ، ولهذا لا يمكن أن يكون هناك طوفان وفيض من المدن ينشأ حيثما أراد وبأى عدد وتكاثف ·

ولكنا نعلم من الناحية الأخرى أن هناك مدنا ترجع أصولها الى وظائف خاصة غير الخدمات المركزية ، كالعواصم الاتحادية أو النقط الحربية أو القواعد البحرية أو المصايف الساحلية والصحية أو أخيرا مراكز الصناعة · فهذه لا تتحدد نقطها وتباعد نقطها بعامل الخدمات المركزية ، وانما بظروف موضعية أو تضاريسية أو تاريخية خاصة ··· الخ · ومع ذلك فلو لم تكن هذه الظروف الموضعية الخاصة ، أى لو كان سطح الأرض أملس مستويا ومتجانسا تماما ، لظلت المدن تقوم برغم ذلك · لضرورة الحاجة الى تركيز وظائف عالية معينة هى ما يسمى فى مجموعه بالخدمات المركزية centralised services ·

وعلى هذا فيمكننا أن نفترض وسطا مثاليا متجانسا تماما لنتتبع فيه

تفاعل عامل الخدمات ، وسطا يخلو من الاختلافات الطبوغرافيـــة وانقطاع التربة وتوزيع السكان ومجارى ووسائل الحركة والانتقال ٠٠٠ الخ ٠ أى نفترض اقليمــا خياليا كما لو كان تحت ناقوس زجــاجى مفرغ من الهواء ! ففى مثل هذا الوسط الرتيب لن نعدم الحاجة الأولية الى مراكز للخـــدمات المركزية ، الى مدن ٠

لكننا من الناحية الأخرى لا يمكن أن نركز هذه الخدمات بعنف وشدة فى نقط متباعدة جــدا حتى نوفر فى عدد المراكز وتكاليفها ــ كمــا فى حالة المراكز الادارية مثــلا ــ ولكن ينبغى أن تبسط وتوزع على أبعاد معقولة يمكن قطعها بجهد ووقت معقول حتى لا نرهق رواد خدمات هــذه المراكز ــ المواطنين بالنسبة للمركز الادارى ٠ اذن فهنــاك بعد « أنسب » ينبغى أن يحــدد أقصى تباعد للمدن مراكز تلك الخدمات ٠ فمن الواضح اذن أن عامل الخــدمات المركزية عامل عالمى ، ويحدد الى حد كبير تباعد هذه المراكز بنمط متجانس على أساس البعد الأنسب ٠ ولكن الأنسب لماذا ؟٠ مادام الأنسب عالميا ٠٠ فهو لابد أن يكون بالنسبة الى حد أدنى من الخدمات ، فهكذا فقط يمكن أن تتوفر شبكة قصوى من الخدمات الدنيا ٠

ولكن كيف تتواجد أو تتعايش هذه المرتبة الدنيا من مراكز الخدمات ، أو أى مرتبة واحدة من الخدمات ، أى كيف تتفــاعل مدينتان من حجم واحــد لهما ــ بالنظرية ــ نفس المساحة التابعة ؟ ان منطقة نفوذ المدينة ليست فكرة بسيطة ، ولكنها مركبة من عشرات مجالات السلع المختلفة والخدمات المنفردة . ليس من الضرورى أن تتفق جميعهــا فى حدودها ، ولكن مجموع اطارها العام يأخذ شكل الدائرة ، لأن الدائرة هى الشكل الهندسى الوحيد الذى يحقق شرط المسافات المتساوية فى كل الجهات بحيث تصبح أطراف المنطقة على بعد متساو من مركزها المدنى الذى تتجه اليه ٠

ولكن نفوذ المدينة داخل هـذه الدائرة يتلاشى وقبضتها تضعف تجـاه الأطراف . وعلى هذا فان منطقتى نفوذ المدينتين المتجاورتين اما أن يتماسا ، فيوجد بينهما فراغ وظيفى ، اما أن تتنازعاه فيما بينهما ، واما أن ينشأ فيه مركز خدمات مدنى مستقل . ولكن هـذا الفراغ البينى أصـغر جدا من أن يسمح لمركز مستقل بالقيام فيه . وعلى هذا فلا مفر من أن تتنازعه المدينتان ، وعلى أساس المناصفة ، بحكم أن قوتهما ـ كما تتمثل فى الحجم ـ واحدة . والحل الوحيد فى هذه الحالة هو الا تتماس أقطـار الدائرتين ، وانمـا أن تتقاطعا . ومعنى هذا أن تتحول الدوائر المتجاورة التى تمثل مجالات نفـوذ المدن الى أشكال مضلعة مكعبة .

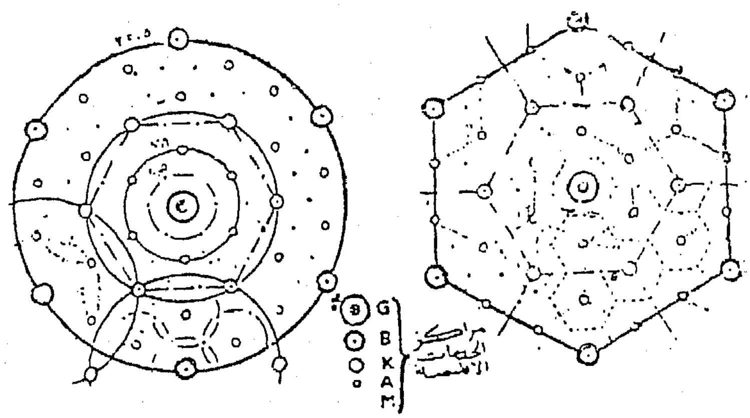
ولكن ما هو الشكل المضلع بالضبط ؟ لا تخرج هذه الأشكال الاقليميـة التى لا تترك بينهما فجـوات بينيـة وبقـايا عن ثلاث امكانيـات : المثلث والمربع والمسدس . ولكن المثلث يمثل هندسيا أكبر ابتعـاد عن الـدائرة . ولذا ينتظم أكبر مسافات وأبعاد عن المركز . أما المربع فأفضل من المثلث فله مزايا سهولة رسم الحـدود ، وسهولة العلاقة بين عدد المحلات وأحجـام منـاطق نفوذها وأبعادها . حتى لقد ذكره تينن وأوصى كوليمان Culemann باتخاذه لأن خطوط المواصلات الرئيسية فيـه ـ بعكس المسـدس ـ لا تمزق الاقليم الى أجزاء صغيرة وبذا تضطرب الحركة المحلية ، وانما تسير مماسة لها . لكن المربع لا يحقق أكبر قدر من المساواة فى الحركة بين المراكـز والأطراف .

أما الشكل المثالى حقـا فهو المسدس hexagon فهـو أقرب تقريب الى الدائرة ويحقق معظم شروطهـا ، وهو لذلك أنسب شكل اقليمى للخدمات المركزية . وميزة الشكل السداسى أكبر ما تكون على المربع ، لهذا تنضـد أقاليم مراكز الخدمات نفسها على النمط السداسى . وهذه النتيجة يصل اليها كل من كريستالر ولوش . ولو أن الأخير يذكر أن اثبات كريستالر وان كـان

عاما الا أنه غير كاف • ويذكر كريستالر أن من بين مزايا الشكل السداسى أنه يجعل عدد مراكز الخدمات مناسبا لا يزيد ولا يقل عما ينبغى ، بالاضافة الى انه لا يترك فجوات بغير خـــدمات • ويضيف الجغرافى هاوفه Haufe أن شبكات خطوط المواصلات السداسية هى الأنسب لشــكل ســطح الأرض الكروى المتجانس ، لأن علاقتهــا بالمناطق التى تخدمها تصبح اكثر ما يكون فائدة ، كما يمكن أن تغطى سطح الأرض نظريا بدون ترك بقايا غير مغطاة بخدماتها •

السؤال الآن : ماذا عن الخدمات الأعلى مرتبة من الدنيا العالمية ؟ هذه لا يمكن بطبيعة الحال أن تنتشر بنفس حدوث الخـدمات الدنيا ، ولــكن لابد أن تركز فى عدد أصغر من المراكز الاكبر • والمراتب الأولى من الخدمات المركزية تستدعى مدنا أكثر أهمية ، بحيث تصبح المراتب الأعلى من الخدمات مرادفة للأحجام الأكبر من المدن • فالحجم مرآة تعكس الى حـد كبير مرتبـة الخدمات • بمعنى آخر ، مع زيادة أحجام المدن لابد أن تقل أعدادها ، ويزداد التباعد بينها ، وتتسع المناطق التابعة التى تخدمها • هــكذا يدخل عنصر الحجم كضابط للتباعد • فكل مركز من المراكز الهـامة سيكون محاطا عـلى هوامش منطقته الريفية بست من المدن ذات الأهمية الاقل ، وذلك على أبعـاد متساوية من بعضها البعض • وعلى هذا الأساس فان المدن ذات الأهميـات المختلفة ستتباعد بالتساوى على مناطق أسواق ســداسية الشكل (شكل ٤) •

هــكذا يصبح لدينـــا سلم أو هرم مدرج اى هيرارشية ـ تراتب ـ من الخدمات والأحجام من ناحية ، ومن الأبعاد ومساحات المناطق التوابع من ناحية أخرى • ويطرد هذا التراتب حتى نصل الى قمة الهرم حيث نجد انهـــا تشكل شبكة دنيا ـ فى الواقع نقطة واحدة من الخدمات القصوى ـ أى عكس القاعدة العالمية • ومجموع المركب الهـرمى من مراتب الخدمات والحجم ، والأبعاد والمساحات الذى يدور حول ، ويتعلق نهائيـا ، بمدينة القمة يمثـل



شكل ٤ ـ التنظيم السداسى (عن كريستالر) .

اقليما اقتصاديا مدنيا economic landscape كاملا قائما بذاته ، بينما تمثل مدينة القمة فيه المتروبوليس أى عاصمة الخدمات أو المدينة الأم بحيث يصبح نمط التراتب نمطا شجريا dentritic أو عنقوديا .

وفى داخل هذا المركب لا يقيس كريستالر درجة المركزية centrality بحجم السكان الخام ، الذى كثيرا ما لا يعبر تماما عن مدى الخدمات الاقليمية التى تقوم بها المدينة خارج حدودها هى كمدينة ، وانما يتخذ عدد التليفونات كمقياس للعلاقات العامة بين مكان وآخر ، أى للخدمات الاقليمية . ومقيـاس هذا كالآتى :

$$\text{م} = \text{ت} \left(\frac{\text{س ت}'}{\text{س}'} \right)$$

حيث م = مقياس المركزية ، ت = عدد التليفونات فى مدينة ، س = عدد سكان المدينة ، ت عدد التليفونات فى كل الاقليم ، = عدد سكان كل الاقليم .

على أنه لابد داخل هذا الهرم المتراتب من ملاحظة ثلاث قواعد . فأولا ، يتم تدرج المراتب المختلفة على اساس أن مسافة التباعد مع كل مرتبة أعلى تتزايد ـ بحكم الشكل السداسى ـ بنسبة √٣ بالقياس الى ادنى مرتبة .

ومعنى هذا أن مساحة المنطقة التابعة وعــدد سكانهــا تزيد عن سابقتها ثلاثة الأمثال . ثانيا : ليس من الضرورى للتدرج فى مراتب الأحجام والأبعـــاد داخل هذا المركب الهرمى أن يتدرج باطراد ملزم ، أى ليس من الضرورى أن توجد جميع الدرجات والمراتب . بل قد « تقفــز » درجــة أو أكثر ، وهــذا تحت تأثير عوامل اقتصادية أو غير اقتصادية كالتقسيم الادارى . ولهـــذا فليس من الضرورى أن يتناسب اتســاع وأبعاد منطقة الخــدمات المركبة تناسبا طرديا مع حجم المركز .

ثالثا ، ليس هناك عدد معين محدود وثابت لدرجات ومراتب هـــذا السلم الهرمى ، وهو الذى يرمز اليه فى هذه الدراسات بالرمز ك = K ، وانما يختلف بحسب الغرض . فيتفق لوش مع كريســتالر على أن ٣ درجات هى أنسب عــدد لمبدأ الخدمات لأنه يعطى أكبــر تشكيلة من الأقاليم ، وأن ٤ درجات هى أنسب عدد لمبدأ المواصلات ، وأن ٧ درجـــات هى انسب عــدد لمبدأ التقسيم الادارى ، ولو أن لوش يضيف الى هذا الأخير عدد ١٣ درجة . ولـــكن على هــــذا الترتيب تصبح « المراكز المركــزية » (الســـنترالات — zentral-Orte, central-places) اقل عددا وأكبر حجما ، ويصبح النظام كله بالطبع أكثر بدائية واقل مرونة . ويعطى لوش الجدول الآتى كمفتاح لهذه العلاقات .

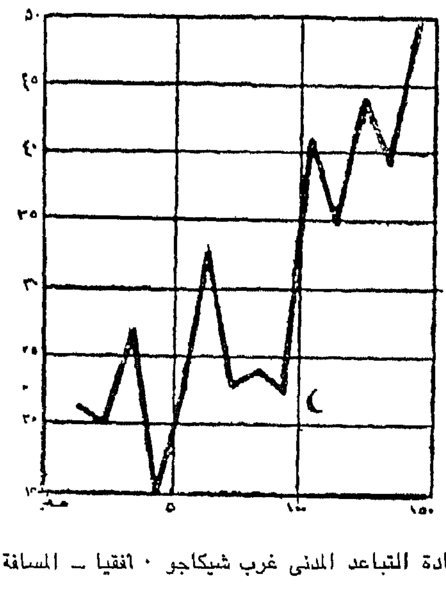
الحجم الاقليمى الحقيقى	المسافة بين المراكز بعضها لبعض			الحجم الاقليمى ، العدد فى النظام الكامل		
	ك = ٣	ك = ٤	ك = ٧	ك = ٣	ك = ٤	ك = ٧
١	ا√٣١	ا√٤١	ا√٧١	١	٢	٣
٢	ا√٣٢	ا√٤٢	ا√٧٢	٤	٧	١٩
٣	ا√٣٣	ا√٤٣	ا√٧٣	١١	٢٤	١٠٦
٤	ا√٣٤	ا√٤٤	ا√٧٤	٣٠	٨١	؟
٥	ا√٣٥	ا√٤٥	ا√٧٥	٧٧	؟	؟
٦	ا√٣٦	ا√٤٦	ا√٧٦	؟	؟	؟
٧	ا√٣٧	ا√٤٧	ا√٧٧	؟	؟	؟

ا = المسافة بين المراكز الاصلية ٠

ك = عدد المناطق الصغرى فى المرتبة التالية ٠

[الأرقام التى تحت علامة الجذر هى فى نفس الوقت مجموع عدد المراكز فى الاقليم المعنى]٠

فكما نرى ، يتوقف عدد المحلات أو مراكز الخدمات فى النظام كله على عدد المراتب والدرجات فى السلم الهرمى ٠ ويحسب لوش هذه الأعداد عندما



شكل ٥ ـ زيادة التباعد المدنى غرب شيكاجو ٠ افقيا ـ المسافة من شيكاجو بالمليمترات (كل مليمتر ـ ٤٫٩٥ كم) رأسيا ـ المسافة بين المدن فئة ١٠٠٠ ـ ٤٠٠٠ بالمليمترات ٠

تكون ك = ٣ على النحو الآتى ، الذى سنرى منه أن أكبر اقليم فى هـذا النظام سيشمل ٧٢٩ مركزا للخدمات ، وله مركز قطبى واحد ٠

درجة حجم الاقليم	عدد المراكز فى الاقليم	عدد أقاليم تلك الدرجة	درجة حجم المراكز	عدد المراكز التى من تلك الدرجة
صفر	١	٧٢٩	صفر	٤٨٦
١	٣	٢٤٣	١	١٦٢
٢	٩	٨١	٢	٥٤
٣	٢٧	٢٧	٣	١٨
٤	٨١	٩	٤	٦
٥	٢٤٣	٣	٥	٢
٦	٧٢٩	١	٦	١

٢ ـ **نتائج النظرية** : هذه هى الخطوط الرئيسية فى النظرية السداسية لتباعد وتوزيع المدن ٠ ويترتب عليها نتائج نظرية خطيرة اربع ٠ فأولا ، اذا اعتبرنا معا جميع المدن فى الاقليم ، أى من جميع الأحجام بلا استثناء ، فانها ينبغى أن تتباعد بفاصل مسافى واحد ، لأن هذا هو الفاصل الأدنى الـذى يحتمه عامل الخدمات ٠ فمادامت الحاجة الى الخدمات عالمية فلابد لـكل مراكز الخدمات ألا تتباعد الا بمدى واحد يحدده اعتبار اليسر فى الحـركة البشرية منه واليه ٠ بمعنى آخـر لا يصبح لأحجـام مراكز الخـدمات كبرت أو صغرت تأثير على تباعدها عن بعضها البعض . فمهما كان المركز المدنى كبيرا وخدماته من مرتبة عالية فمدى امكانيات الحركة اليومية منه واليه هى نفسها من والى أصغر مركز للخدمات ٠ أى أن التباعد بين « كل » المدن لا علاقة له بالحجم ٠

ثانيـا ، فاصل التبـاعد الأدنى بين كل الأحجـام أى بين كـل مدن الاقليم لا علاقة له بكثافة السكان · فسواء كان الاقليم كثيفـا أو مخلخـلا فان كل مدنه يجب أن تتباعد عن بعضها البعض بنفس المسافة ، لأن الحـاجة الى الخدمات المركزية عالمية ، ويحددها عامل واحد هو مدى الحركة البشرية اليوميـة · والوحـدة الخلوية العـالمية هى منطقـة السوق market-area الدنيا حول مركز الخـدمات · هذا ، أو على الأقل فلا تؤثر الفوارق الشديدة فى كثافة السكان على تباعد المدن عامة الا بقدر ضئيل جدا لا يتناسب مهمـا كان مع قدرها ·

ثالثا ، اذا لم ننظر الى كل المدن أى الى كل الأحجام ، بل انتخبنا حجمـا حجما ، فينبغى أن يكون لكل حجم أو طبقة حجمية فاصل مسافى معين لا فى حدود الأقاليم ذات التركيب الواحد فقط ، وانما عموما · ويزداد الفاصل كلما ازداد الحجم ، أى يتناسب التبـاعد والحجم تناسبا عكسيا · لان الحجم كلما زاد كان معناه أن الخدمات أعلى مرتبة ، وكلما ارتفعت مرتبة الخدمات كلما لزم أن تركز أكثر ، أى فى نقط أقل عددا ومن ثم أكثر تباعدا ·

رابعا ، لابد أن يكون هناك معـامل ارتباط احصائى بين عـدد مراكـز الخدمات من كل فئة حجمية فى الاقليم · أى أنه فى كل اقليم أيا كان عـدد مراتب ودرجات سلمه التراتبى ـ ولكن بحسب هذا العـدد ـ هناك نسـبة احصائية ثابتة بين أعداد مراكز كل فئة حجمية فيه · ومفهوم طبعا أن عـدد المدن سيقل كلما ارتفع الحجم ، أى يتناسب عدد المدن مع فئة الحجم تناسـبا عكسيا ·

تطبيق النظـرية

السؤال الآن : الى أى حد يحقق الواقع التجـريبى (الامبريكى) هـذا البناء النظرى وما يترتب عليه من تخريجات منطقية ؟ ان الاقليم الجغرافى يختلف عن سهلنا الخيالى المتجانس الذى افترضاه · اذ سـطحه متنـافر

ويابسه متقطع ، وخصوبته متقطعة أو متفاوتة ، وسكانه كــذلك ، وطرق مواصلاته ليست حرة فى كل اتجاه ولكن مقتلة فى خطوط معينة ··· الخ · لا شك أن مبادىء النظرية قد أخذت فى طريقها تستبعد أو تقلل كثيرا من قيمة كثير من الاختلافات المكانية عـلى أساس أن الخدمات ضرورة عالمية ، ومن ثم لا يهم فروق الكثافة السكانية أو الخصوبية مثلا ·

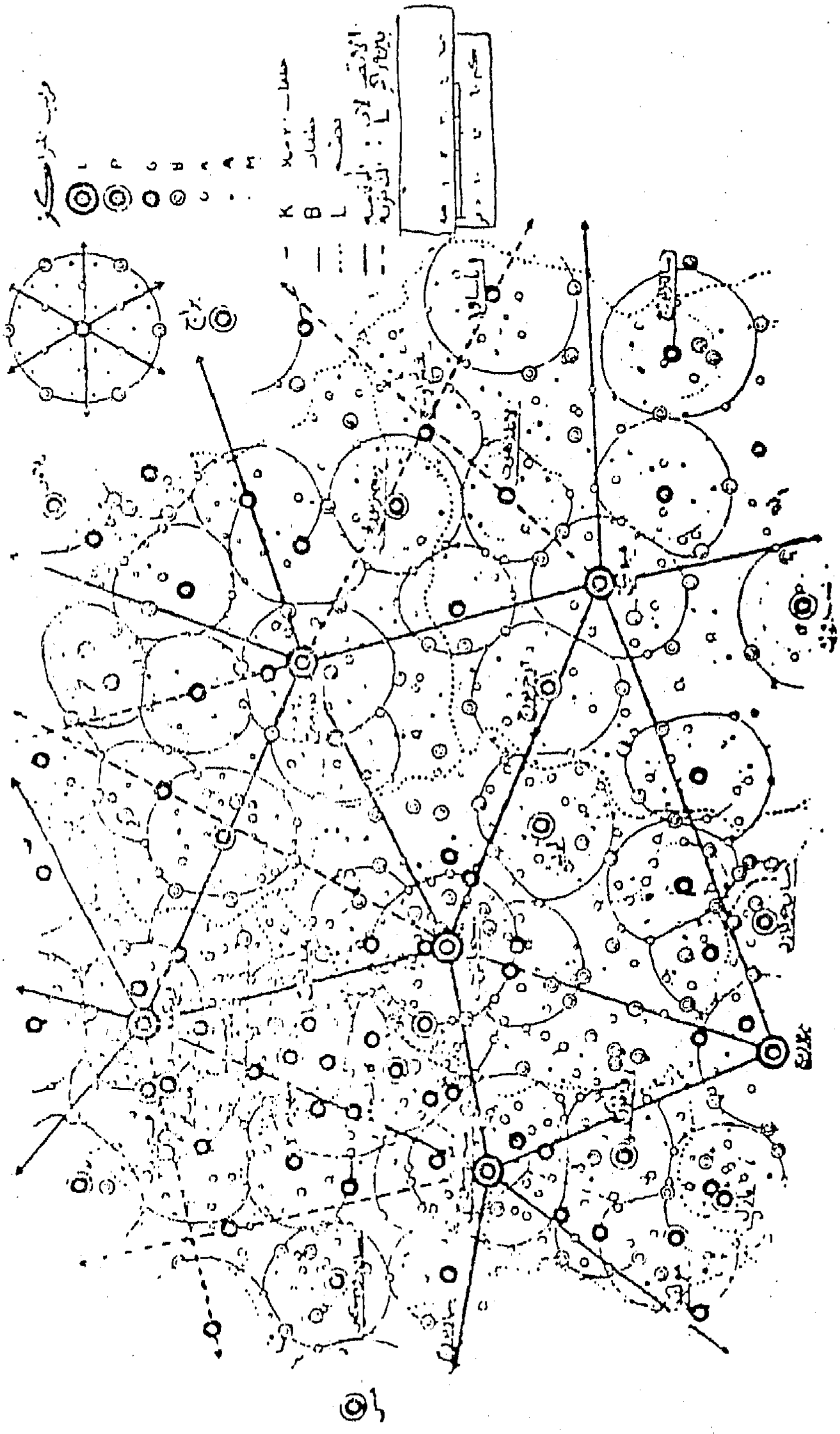
ومع ذلك فكلما كان الاقليم الجغـرافى الحقيقى أقرب شـبها بالظروف الافتراضية المثالية ، كلما كان هذا أدعى الى أن تصدق تفاصيل النظرية · وفى المناطق غير المتجانسة يمكن أن نختبر النظرية عن طريق تفتيت المنطقـة الى وحدات أصغر متجانسة فى داخلها ونعالج كل وحدة تجانسية على حـدة كوسط مستقل · ولا شك أن ظروف العـالم قبل الانقلاب الصناعى حين كانت الزراعة الرتيبة تسود أجزاء العالم ، لا سيما زراعة الكفاية الذاتية والاقتصاد المعـاشى subsistence ، لا شك أنهـا كانت تمثل وسطا أكثر تجانسـا ممـا نرى اليوم ، وينبغى أن تكون وسطا أفضل لاختبار النظرية ــ فقط لو كـان هذا ممكنا ·

على أن هناك رقعـا وجيوبا فى العـالم اليوم لم تتأثر كثيـرا بالقـوى الحضارية الجديدة وتمثل تقريبا شـديدا الى الوضع السابق ، ومن ثم فهى بالضرورة حقل تجاربنـا المثالى على النظرية · ولهـذا يأخذ كريستالر منطقة جنوب ألمانيا حقل اختبار وتطبيق ، بينمـا يأخذ لوش باسـتمرار الغـرب الأوســط الأمريكى Middle West لا سـيما ولاية أيوا · وفى كـلا الحـالين تسود الزراعة والسهولة التضاريسية الى مدى بعيــد · فيرسم كريستالر خريطة للأحجام والتبـاعد فى حـدود جنوب ألمانيـا تبرز بصـورة قوية ومثيرة التنظيم السداسى فى الواقع الجغـرافى · أما عن نتـائج النظرية الأربع فيمكن أن نختبرها ولا سيما على الأمثلة العديدة التى يوردها لوش · فماذا نجد ؟··

١ ـ فأما عن النتيجة الأولى فلقد لوحظت من قديم ظاهرة هامة وهى أن المدن ـ بصرف النظر عن أحجامها ، أى المدن ذات الأحجام المختلفة ـ تتباعد على الأرض بمسافة متساوية الى حد بعيد بحسب المعادلة (س١ س٢) / م = ١ ، حيث س١ ، س٢ تمثل سكان مدينتين متجاورتين فى نفس طبقة الحجم ، م تمثل المسافة بينهما ،١ تمثل معاملا ثابتا لأى اقليم معطى • ولكن لم يكن من الواضح تفسير هذا ، ومن المؤكد أن الأسباب الجوهرية التى خلقت هذا التوزيع هى اعتبارات عامل الخدمات المركزية • فمثلا أشار فليندرز بيترى الى أن المدن القديمة فى مصر ـ وفى العراق ـ كانت تقريبا تتباعد بنحو ٢٠ ميلا • وقد علل هذه الظاهرة بالظروف السائدة فى نقل القمح الى المراكز المدنية ، اذ كان من الممكن تركيز المؤن على مبعدة حتى ١٠ أميال ، بعدها كانت تكاليف النقل تجعل من الأفضل اتخاذ مركز أقرب •

ومنذ ١٨٩٣ لاحظ K. Bücher أن بالمانيا فى أواخر العصور الوسطى نحو ٣٠٠٠ مكان له حيثية المدن ، كان يفصل بين بعضها البعض مسيرة ٤ ـ ٥ ساعات فى الجنوب والغرب ، ٧ ـ ٨ ساعات فى الشمال والشرق • وفى العصور الوسطى فى أوربا عامة كانت حدود الاقليم الريفى التابع للمدينة تحدد بوضوح فى مراسيم المدن ، ولكنها فى الأغلب كانت مناطق غير منظورة تتذبذب فى مداها بحسب نبض التجارة ومرحلة النمو التى بلغتها المدينة • فكانت المدينة مركز الخدمات لمساحة تقع فى حدود رحلة ساعة بالطريق البرى ، أى مسافة ٢ ـ ٣ أميال •

ويجد كريستالر أن مدينة السوق ذات القطر البالغ ٤ كم (٥ر٢ ميل) هى وحدة المساحة الأولية فى النظام السداسى فى جنوب المانيا ، ولذا يعتبر أن أصغر مركز للخدمات الكاملة يبعد عن أقرب مثيل له بنحو ٧ كم •



شكل ـ ٦

وعلى هـــذا فان مساحة السوق السداسى لمثل هذا المركـــز تبلغ ٤٥ كم٢ ، وهذا يعنى بحسب كثافة السكان الســائدة فى جنوب ألمانيــا حوالى ٢٧٠٠ نسمة ٠

٢ ـ أما القــانون الثانى الخــاص باستقلال التبــاعد بين كـــل المدن أو الأحجام عن الاختلافات فى كثافة السكان ، فملاحظ على نطــاق واسع ٠ ولكن هنــاك أدلة على أن المقصود بالدقة ليس انعــدام تأثير اختلافات الكثافة على التباعد الأدنى كلية ، وانما أن فروق التباعد الناجمة عن فروق الكثــافة أقل بكثير من أن تتناسب معها ٠

فمثلا على طول قطــاع يبدأ غرب شــيكاغو ويمتــد بطول ٤٠٠ ميــل وعرض ٨٠ ، أى على طول قطاع تقل فيه كثافة السكان كلما اتجهنــا غربا ، يحدد لوش المدن ذات حجم ١٠٠٠ ـ ٤٠٠٠ نسمة ، ثم يحــدد الأبعــاد التى تفصل بين بعضها البعض ، ويرتب هــذه الأبعــاد فى فئات بحسب بعــدها العـــام عن شيكاغو ، ثم يرسم هـــذا على منحنى حدوث عادى : فتـــكون الصورة واضحة : التبــاعد يزداد كلمــا ابتعدنا عن شيكاغو ، أى كلمـــا قلت كثافة السكان (شكل ٥) ٠ وبالمثل يجــد لمنحنى تكســـاس قمتين : لأن نطــاقا من التربة الخصـــبة ـ النطـــاق الأســـود Black Belt ـ يخترق الولاية بالعرض ، وعليـــه تتقارب المدن ضعف ما تفعــل خارجه ٠ وهنـــاك الفارق الطفيف الذى لاحظه بيخر فى التباعد بين شمــال وشرق ألمانيا وبين جنوبها وغربهـــا ٠

ولكن كل هذا لا يدل الا على ان المنــاطق المخلخلة بالسكان يعـــانى فيهــا سكان الريف مزيدا من الصعاب والمشقات للحصول على الخـــدمات المركزية من المدن بزيادة مسافات التباعد وبالتالى المجهود والتكاليف ٠ كذلك يجـــد لوش أن التبــاعد بين مدن من طبقة معينة هو أكبر فى أيوا منـــه

فى انجلترا ، وأكبر فى نبراسكا منه فى أيوا · والواقع أن أثر كثافة السكان على التباعد ـ ولذلك على الحجم ـ ليس واضحا تماما للآن ، وربما كان مذبذبا بطبيعته · ومحاولات الربط بدون دراسة الوراء التاريخى قد تكون مضللة · فأحيانا قد تفسر كثافة السكان الريفيين العالية شدة تقارب (وضخامة أحجام) المدن ، ولكن أحيانا أخرى قد تكون كثافة السكان الريفيين المنخفضة أو المتناقصة نتيجة لنمو المدن ·

وتتضح العلاقة الموجبة بوضوح بين كثافة السكان العامة وكثافة المدن ، بصورة مناقضة لنتائج النظرية المركزية ، فى دراسة فينيد Winid على بولنده وانجلترا والولايات المتحدة · وفيها يتراوح متوسط التباعد بين المدن بين ١٣٣ كم كما فى نيفادا ، ٦ كم فى نيو جرزى · ولابد أيضا أن ننتظر علاقة بين التباعد والظروف الجغرافية التى تضبط كثافة السكان أصلا · هكذا وجد فينيد أن أقل تباعد فى الولايات المتحدة يقوم فى الشمال الشرقى ، وأشد تباعد فى صحراء الجنوب الغربى ومرتفعات الشمال الغربى · وفى انجلترا يجد أقل تباعد فى الشمال ٩ ، ٧ كم ، والجنوب الشرقى فى منطقة لندن ٣ و ١٠ كم ، وغرب الوسط ١٢ كم · أما فى بولنده فأقل تباعد فى الغرب : بوزنان ١٥ كم ، وسيليزيا العليا ١٦ ، بينما أشد تباعد فى الشرق : Polésie ٥٢ ، نوفوجوروك ٤٨ ، فلنو ٤٤ كم ·

ويتفق هذا مع ما يجد تيلور فى الولايات المتحدة بالنسبة لمدن + ١٧ ألفا · فعلى فرض أن مدن كل ولاية تتباعد فيما بينها بمسافة متساوية ، ومن ثم استخراج متوسط « مربع نفوذ » المدينة الواحدة بقسمة عدد المدن على مساحة الولاية ، يجد تيلور أن التباعد يزداد كلما تحركنا من نيو انجلند غربا الى نيفادا · « فمربع نفوذ » كل مدينة يزيد بنحو ٣٠٠٠ ميل مع كل بوصة نقص فى المطر · ولما كان متوسط تباعد المدن هو الجذر التربيعى

« لمربع النفوذ » المذكور ، فهو يصل الى هذا الترابط الشديد بين المطر والتباعد على طول ترافرس نيو انجلند ـ نيفادا :

المطر بالبوصة	١٠	١٥	٢٠	٢٥	٣٠	٣٥	٤٠
التباعد بالميل	٣٢٠	١٧٨	١٤١	١٢٤	١٠٠	٤٥	١٤

هكذا لا شك أن الضوابط الطبيعية التى تحكم كثافة السكان تؤثر كذلك فى تباعد المدن · وعلى أساس دراسة فينيد يمكن أن نعتبر المناطق التى لا يزيد التباعد المدنى فيها عن ١٥ كم شديدة التكاثف ، والتى تزيد عن ٥٠ كم شديدة التخلخل المدنى جدا ، والتى تتراوح بين ٣٠ ، ٥٠ شديدة التخلخل ، والتى تتراوح بين ١٥ ، ٣٠ متوسطة الكثافة · وذلك لأن مسيرة ٧ر٥ كم تحتاج الى ساعة أو نصف ساعة بالقدم أو نصف ساعة بالدراجة ، وبذا تمكن من الاتصال اليومى الدائم بين الريف والمدينة · ولكن مسيرة ٢٥ كم تستلزم وسيلة ميكانيكية وزيارات اقل · ويتضح اثر كثافة السكان فى هذا كله من جداول الربط الآتية :

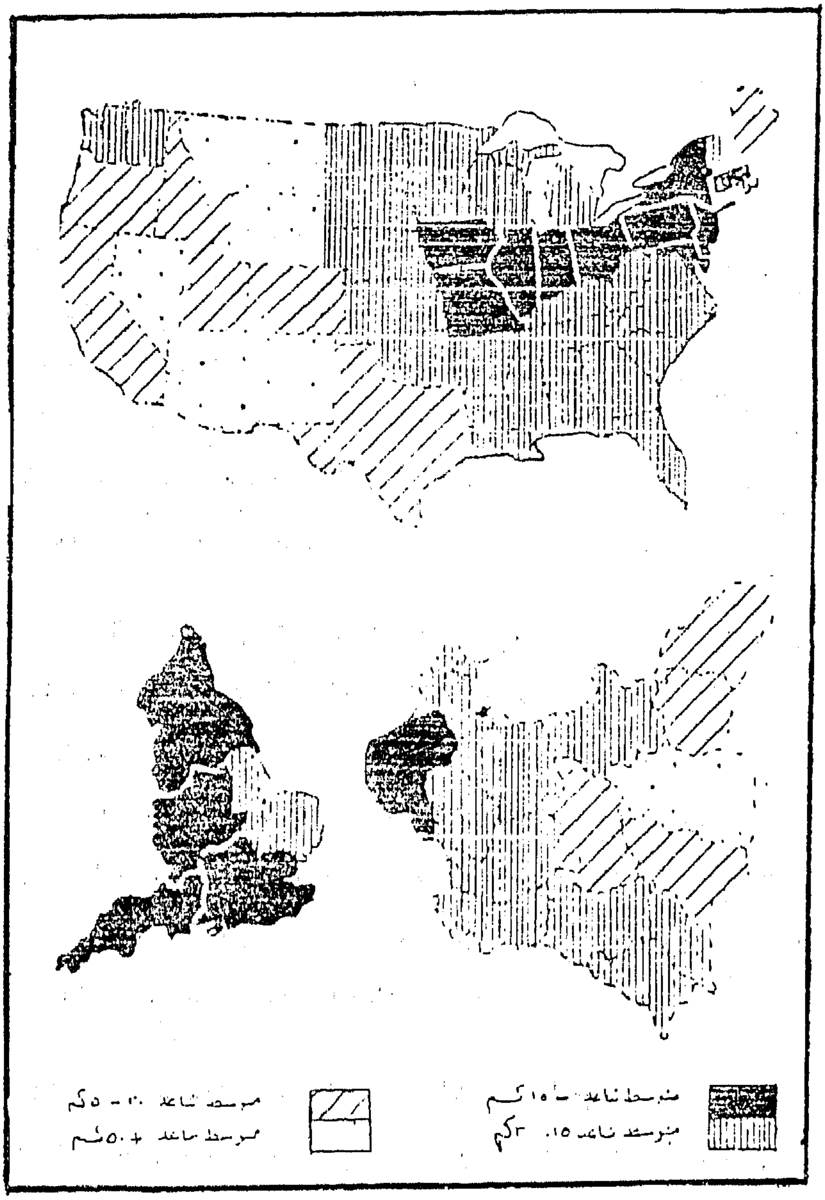
الولاية	كثافة السكان /الكم٢	تباعد المدن بالكم	الولاية	كثافة السكان /الكم٢	تباعد المدن بالكم
نيفادا	٠ر٨	١٣٢	ايداهو	٠ر٢	٣٨
نيو مكسيكو	١ر٤	٧٥	واشنطن	٠ر٩	٢٨
اريزونا	١ر٥	٩٣	داكوتا الشمالية	٣ر٧	٢٤
مونتانا	١ر٤	٥٧	داكوتا الجنوبية	٣ر٥	٢٦
ويومنج	٠ر٩	٥٥	لويزيانا	١٧ر٩	٢٤
كاليفورنيا	١٤ر١	٣٨	مسيسبى	١٦ر٨	٢٠
تكساس	٨ر٦	٣٤	اركنساس	١٣ر٦	١٩
أوريجون	٣ر٩	٣٥	فلوريدا	١٠ر٤	٢٣
كولورادو	٣ر٩	٣٣	الباما	١٩ر٩	٢١

تنسى	٢٤ر٢	٢٢	انديانا	٣٤ر٨	١٣
فرجينيا	٢٣ر٢	٢٢	نيويورك	١٠٢ر٠	١٤
أوكلاهوما	١٣ر٣	١٩	بنسلفانيا	٨٢ر٩	١١
كانساس	٨ر٩	١٩	أوهايو	٦٣ر٠	١١
نبراسكا	٦ر٩	١٩	الينوى	٥٢ر٦	١١
مشجن	٣٢ر٥	١٨	دلاوير	٤٦ر٨	١٠
وسكونسين	٢٠ر٥	١٧	نيوجرزى	٢٠٧ر٨	٨
منسوتا	١٢ر٢	١٥	ماريلاند	٦٣ر٠	١٤
أيوا	١٧ر١	١٣			

فالعلاقة الطردية بين كثافة السكان وكثافة المدن واضحة بصـــورة عامة • فالولايات شبه الصحراوية هى التى تتباعد فيها المدن جدا : فليس هناك ولاية تزيد فيها المسافات بين المدن عن ٥٠ كم ، تتعدى كثافتها العامة ٥ر١ فى الكم٢ • وبالمثل فى انجلترا ، فان أشد تباعد ، ١٧ كم ، يوجد فى الشرق والجنوب الغربى حيث أقل الكثافات السكانية • كذلك الحال فى بولنده :

Voïévodie	تباعد المدن	كثافة السكان	Voïévodie	تباعد المدن	كثافة السكان
Polésie	٥٢	٢٠ر٨	تارنوبول	٢٢	٨٧ر٨
Novogorodek	٤٨	٣٥ر٢	لقوف	٢١	١٠٠ر٧
فيلنو	٤٤	٣٤ر٦	كراكوف	١٨	١١٤ر٢
سيليزيا	١٦	٢٦٥ر٩	فارسوفيا	٢٢	٧٢ر١
بوزنان	١٥	٧٤ر٢	لوبلين	٣١	٦٧ر٠
بوميرانيا	٢٢	٥٧ر١	بياليستوك	٢٦	٤٠ر١

ولكن ينبغى أن نلاحظ أن علاقة كثافة السكان بتبـاعد المدن تختـلف من بلد الى آخـر • وكذلك لا تلعب كثـافة السـكان دورها وحدها ، وانمـا



شكل ٧ — كثافة الشبكة المدنية
في الولايات المتحدة وانجلترا وبولندة في ١٩٢٠
[من نبفيد]

بالاشتراك مع القوى الاقتصادية والاجتماعية المختلفة · فتباعد المدن فى كل من بوزنان وبوميرزة من ناحية ، وفى كراكوف ولفوف وتارنوبول من ناحية أخرى ، متشابه الى حد بعيد ١٥ ــ ٢٢ كم ، ولكن كثافة السكان فى المجموعة الثانية تزيد عنها فى الأولى بنسبة ٥٠ ــ ١٠٠ ٪ · ويرجع هذا الى أن الاقتصاد تجارى أكثر فى المجموعة الأولى ، بينما هو زراعى معاشى أساسا فى المجموعة الثانية · وبالمثل فى الولايات المتحدة · فالتباعد فى لويزيانا وداكوتا الشمالية متشابه (٢٤ كم) ولكن كثافة السكان نحو ١٨ ضد ٤ على الترتيب · والتباعد فى كل من فرجينيا وتنسى وفلوريدا أشد منه فى كانساس ونبراسكا ، بينما كثافة السكان أعلى فى المجموعة الأولى ، وذلك لفقر الجنوب وتأخره الاقتصادى ·

٣ ــ أما عن القانون الثالث من أن لكل حجم بعدا معينا ، فان كريستالر يجد أن مسافة التباعد الدنيا السابقة (٧ كم) تزيد فى حالة المرتبة الحجمية التالية بنسبة $\sqrt{3}$ × ٧ أى ١٢ كم ، بينما ستحدد منطقة للخدمة تبلغ ٣ أمثال الأول مساحة وسكانا · والجدول التالى يلخص مراتب الحجم ــ والخدمات طبعا ــ ويربطها بمعدلات تباعدها ومساحات مناطق نفوذها · ويشتق كريستالر أسماء هذه المراتب من المراكز من الوحدات الادارية المتفاوتة الحجم والأهمية فى أجزاء المانيا المختلفة ·

أما لوش فيعد جداول بعدد المدن ذات الأحجام المعينة ، ويحقق مسافات الأبعاد التى تفصل بينها ، ثم يرسم لها منحنيات حدوث عادية ، منحنى لكل فئة حجمية ، فتبرز توا العلاقة العكسية بين الحجم والتباعد · وهو يطبق هذه الطريقة على توزيع المدن فى انجلترا عام ١٩٣٠ ، فيجد العلاقة مثالية لحد كبير . كما يجد علاقة قوية فى الينوى وانديانا وأوهايو أيضا (شكل ٨)

«Thus for every size of town there is a typical, though not even theoretical unequivocal, distance».

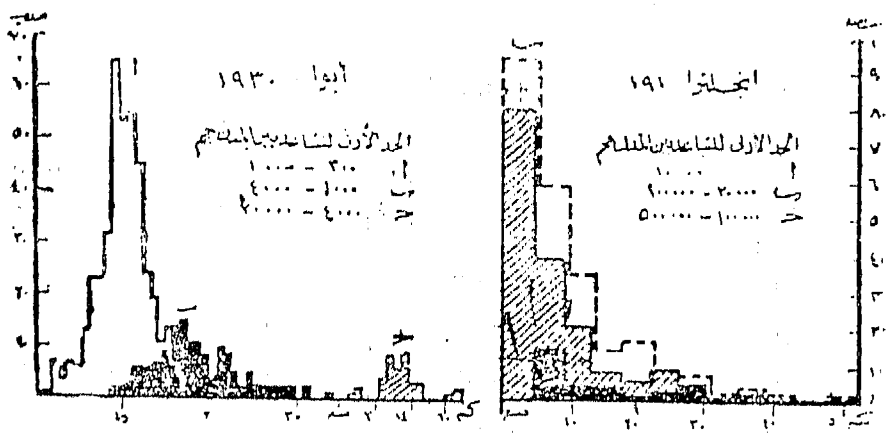
مرتبة المدينة		عدد السكان بالتقريب أى الحجم	التباعد بالأميال	مساحة منطقة الخدمة بالميل ٢
١	(M) Marktort.	١٠٠٠	٤ر٥	١٨
٢	(A) Amtsort.	٢٠٠٠	٧ر٥	٥٤
٣	(P) Provinzstadt.	٤٠٠٠	١٣	١٦٠
٤	(B) Bezirksstadt.	١٠٠٠٠	٢٢ر٥	٤٨٠
٥	(G) Gaustadt.	٣٠٠٠٠	٣٩	١٥٠٠
٦	(K) Kreisstadt.	١٠٠٠٠٠	٦٧ر٥	٤٥٠٠
٧	(L) Landstadt.	٥٠٠٠٠	١١٦	٢٥٠٠

كذلك يضرب لوش مثلا المانيا · فى ١٩٢٨ كان عدد الحلات فى المانيا ٥١ر٠٠٠ ، فى مساحة قدرها ٦٨٢ر٠٠٠ ميل ، بواقع اقليم قطره ٦ر١٠٦ ميل لكل حلة فى المتوسط ، مما يعنى متوسط تباعد قدره ٢ر٢ ميل · فاذا افترضنا ان ك = ٣ لكل المانيا ، فبحسب الجدول الأول (ص ٢٠٥) فان المسافات النظرية التى تفصل بين الأحجام المختلفة ينبغى أن تكون كما يلى - مع ملاحظة أن المسافات الفعلية تقترب منها جدا :

مرتبة الحجم	المسافة النظرية بالميل	درجة المكان	امثلة
صفر	٢ر٥	قرية	أمثلة محلية عديدة
١	٤ر٤	قرية	أمثلة محلية عديدة
٢	٧ر٥	مدينة قروية	أمثلة محلية عديدة
٣	١٣ر١	مدينة كونتية	أمثلة محلية عديدة
٤	٢٢ر٥	مدينة كونتية	أمثلة محلية عديدة
٥	٣٨ر٨	عاصمة مركز	ميونيخ - أو جزبرج
٦	٧٦ر٥	عاصمة مركز	٣٨ر٨ ميل

٧	٥ر١١٧	عاصمة اقليمية	ميونيخ ـ نورمبرج ٤ر١٢٤ ميل
٨	١ر٢٠٣	عاصمة ولاية	ميونيخ ـ زيوريخ ١ر٢٢٣ ميل
٩	٠ر٣٥٠	عاصمة كبرى	برلين ـ كولونيا ٥ر٣٦٧ ميل
١٠	٠ر٥٩٥	عاصمة الدولة	برلين ـ باريس ٦٧٥ ميل

كذلك وجد برش Brush فى دراسته لجنوب غرب وسكونسين أن متوسط المسافة التى بين الـ ١٩ « مدينة » فى المنطقة هو ٢١ ميلا ، وبين الـ ٧٣ « قرية » هو ٩ر٩ ميل · وهى أبعاد تتفق الى حد بعيد مع ما وجد بريسى فى اكونتيات فى جنوب انجلترا · فهو يميز بين نوعين من مراكز الخدمات : العليا والسفلى ، ويجد أن متوسط التباعد بين كل المراكز الأولى ٢١ ميلا ، بينما متوسط الفاصل بين كل المراكز السفلى فيما بينها أو مع العليا هو ٨ أميال · من كل هذه الأمثلة نرى علاقة لا شك فيها بين الأحجام والأبعاد ، الا أن الملاحظ أن هذه العلاقة تضعف نوعا مع زيادة حجم المدن ، لا لسبب الا أن عدد الملاحظات يقل عادة فى حالة المدن الكبرى ·



(شكل ٨) العلاقة بين الحجم والتباعد

نقـــد النظرية

أوجـه النقـد

قوبلت النظـرية السـداسية بكثير مـن النقـد ، بعضـه فى الشـكل ، وبعضه فى الموضوع · ولكن محـور هـذا النقـد هو أن النظرية نظرية اكثر منها واقعية ، صارمة لا مرنة ، وأنهـا غالت كثيرا فى تقـدير قيمة عـامل الخدمات كعنصر منظم لتوزيع الحلات المدنية فى الاقليم ، لأنهـا تجـاهلت عوامل أخرى تنفى التنظيم النظرى · ويمكن تفصيل مثالب النظرية فيما يلى :

١ ـ الشكل · من حيث الشكل : تقدم النظرية نظاما معقدا نظريا ، وأكثر تعقيدا لدرجة اليأس من النـاحية الواقعية · ويرى البعض أنهـا كفكرة نظـرية ليست الا هامشية بالنسبة لجغرافية المدن ، شأنها شـأن المبـادىء النظرية التى يضعها الاقتصاديون بالنسبة للجغرافيا الاقتصـادية ، ولـو أنهـا قـد تحفـز الباحث ·

كذلك ينتقـد E. Neef اتخـاذ كريســتالر عدد التليفونات مقياسا للمركزية ، عـلى أساس أن نسب التليفونات انما تعبر عن وظـائف اقليميـة معينة فقط ، وأن كريستالر لا يأخذ فى الاعتبـار اختلافات جغرافية هامة بين الأقاليم فى فكرته · ويضيف اريكسن أن مقياسا كهذا من شأنه أن يفشـل فى معظم أجزاء الولايات المتحـدة ، حيث يوجد التليفون فى المنازل الريفية والمدينة على السواء ، الى جانب المؤسسات التجارية والمهنيـة ·

كذلك يؤكد بريسى نفس الانتقـاد ، ويرى أنه لابد أولا من وضـع مقياس مقبول للخدمات المركزية الكلية يستمد من عـدد السكان المشتغلين بخدمات معينة زيادة عمن يؤدونها محليا للمدينة · وهو نفسه يقدم على هذا الأساس جزءا من هذا المقياس ـ الجـزء الريفى من المركزية · وبالمثـل يقترح أولـمان اضافه مقاييس للمركزية كحجم تجـارة الجملة والتجـزئة وعدد السيارات التى تدخل المدينة ··· الخ ·

٢ ـ طبقات الخدمات المركزية · نظرية المراكز التراتبية بناء ضخم يقوم على فرض أولى بسيط ولكنه جوهرى جدا : أن الخدمات المركزية تتوزع على شكل نظام طبقى متراتب hierarchical class-system ، يمكن تمييز درجاته ومراتبه بوضوح · ومصدر هذا الفرض مستمد من الواقع : فالمراكز المدنية تختلف فيما بينها ، ونحن فى لغتنا الدارجة نعبر عن ذلك على المستوى الحدسى حين نتكلم عن ضيعة وقرية وبلدة ومدينة ومتروبوليس ·· الخ · ومن المفهوم عند كريستالر أن تراتب الخدمات فى نظام طبقى يعنى ، أولا ، أن كل طبقة أعلى تملك كل مجموعة الخدمات التى تملكها الطبقة السفلى التالية ، مضافا اليها عدد آخر من الخدمات الأرقى الأكثر تعقيدا · ثم هو يعنى ثانيا أن لكل طبقة وظيفية أو مرتبة خدمات حجما سكانيا يرتبط بها بدرجة كبيرة . وذلك عن طريق الدخل ، لأن بيع مزيد من الخدمات يعنى مزيدا من الدخل ، وبالتالى يعنى مزيدا من القدر على التحمل بالسكان ، ومن ثم فهناك سلم طبقى أيضا من أحجام المدن · من هذا يتضح أن كل النظرية تبدأ من ، وتتوقف على ، وجود نظام طبقى بالفعل فى مراكز الخدمات ·

ولكن هذا الافتراض القاعدى قد فند ، ونفى البعض وجوده بصورة تهدد بسقوط البناء · فكما يحتج فايننج Vining ، تتبع معظم دراسات النظرية المركزية أسلوبا قبليا a priori : فتبدأ بتصنيف المراكز المدنية الى طبقات أو مراتب ، ثم تحدد مجموعات الوظائف أو الخدمات التى تملكها كل طبقة ، ثم تعود الى واقع المدن فى الاقليم فتطبق عليها هذا التصنيف وتثبت بذلك وجوده منها · كذلك التصنيف الطبقى المفروض تقسيم اعتباطى بحت arbitrary فلماذا لا نميز بين عدد أكبر أو أصغر من المراتب ؟ وما هى حدود ابتداء وانتهاء كل مرتبة ؟ انها لذلك لا تمثل وحدات تركيبية طبيعية مستقلة · لكل هذا ينتهى فايننج الى الشك فى وجود نظام طبقى فى

مراكز الخدمات الا بصورة تجاوزية اعتباطية ، والى أن المراكز المدنية تتبـاين على الاتصال ، فى صورة متصل along a continuum لا على نظام طبقى ٠

وللرد على هذا النقـد الخطير درس برى وجاريسون الأسس الوظيفية للنظـام التراتبى فى كونتيـة سنوهوميش Snohomish فى ولايـة وشنطن بالولايات المتحدة ، وذلك باتباع أسلوب جديد عكس الأسلوب التقليدى ٠ فلم يفترضا أن المدن تقع فى مراتب طباقية ، بل بدأ بحصر كل الوظائف والخدمات فى كل المراكز وتصـنيفها واعطاء رتبة لكل منهـا ranking ٠ وعلى أساس مدى شـيوع أو تخصص كل نـوع من الخـدمات وتوزيعـه احصائيا فى كل مركز ، وقعت المراكز من نفسها فى ٣ مراتب يمكن أن نقـول انهـا تقـابل الضياع والقرى والمدن ٠ وبهذا ثبت بطريقة سليمة علميا أن تبـاين المراكز المدنية يتم على أساس طبقى ، وأن أساس نظرية كريستالر سـليم ٠ ولكننـا سنعود الى هذا بمزيد من التفصيل فى دراسة الحجم ٠

٣ ـ العامل الجغرافى ٠ تغفـل النظرية العـامل الجغـرافى بالمعنى المباشر ، أى عدم التجانس فى سطح الأرض من تضاريس أو تربة ، وزراعة واكيومين ٠ فتراتب وتنظيم النظام النظـرى للتباعد والحجم يتوقف عـلى سهل خيالى يتوتر وينقبض فى الحقيقة الى سـطح مجعد متقطـع متنـافر ، ولابد للبنـاء النظرى المنظم من أن يختـل مع هـذا ٠ وكمـا يعبر ناقد مجلة Geog. Review وهـو يشـير الى منـاطق الخـدمات ومراكزها المـدن المتراتبة : « انها تكون نمطا يشبه بشكل ما شبكة سمك مبسوطة على شاطىء ، خيوطها الخلوية منتظمة متناسـقة حيث الرمـل ناعم أملس ولكن مجعـدة مضطربة حيث تشتبك الشبكة فى الصخور » ٠

فاذا كان التباعد فى النظرية يحدد الحجم ، فان أحجام كثير من المـدن معطاة ، وهى التى تحدد تباعد المدن المحيطة ٠ فحيث تتحـدد مظاهر السطح

بصورة قوية لا مفر منها تتحدد مواقع قبلية لأحجام هامة ، منها تبدأ الأحجام المحيطة وتتحدد بحسب البعد عنها · أى أن كثيرا من المواقع والأحجام تتحدد سابقة للتباعد النظرى ، ثم هى التى تقوده وتتحكم فيه · فالنظرية تقلل كثيرا من أهمية المواقع الخاصة أو النوعية ، أو بالأحرى فكرة « الموقع » بالمعنى الجغرافى الصحيح ، وذلك فى سبيل تفسير الانتشار العام أو بالأحرى « التباعد » · « فالموقع » ليس مجرد نقطة من نقاط شبكة التباعد العديدة ، ولكنه أحيانا محور لنسجها ·

ويؤكد أولمان قيمة العامل الجغرافى فى توزيع المدن ممثلا بحالة شيكاجو · فبحسب « النظرية المركزية » ، فان العامل الأول الذى يفسر شيكاجو هو انتاجية الغرب الأوسط ، أما موقعها على النهاية الجنوبية لبحيرة متشجن فثانوى ، اذ لابد للمدينة لتنجح من أن تتوسط منطقة منتجة ، ولو لم تكن هناك بحيرة متشجن لكان سكان مدن الغرب الأوسط على نفس ضخامتهم الحالية على أرجح الظن ·

كذلك يعترض تريكار بأن توزيع المدن الفعلى فى العالم يتركز فى مواقع ساحلية لا داخلية ، أى هامشية لا متوسطة مركزية ، وبأن المدن تميل الى الظهور فى أماكن معينة لا هندسية كأقدام الجبال وخطوط تقطع السكنى والزراعة والانتاج الخ ، أى فى « مواقع » خاصة مستقلة عما تفترضه النظرية · وبالمثل يقرر بيرجل أن النظرية تصطدم مع الحقائق بجلاء : فكل المدن الكبرى الهامة فى أمريكا لا تقع فى وسط اقليم وانما على أطرافه · بوسطن ، نيويورك ، فيلادلفيا ، بلتيمور ، نيواورليانز ، دترويت ، شيكاجو ، الباسو ، بورتلند ، سياتل ، سان فرنسسكو ، لوس انجلس · ولكن قد يكون الرد هو أن الوقوع على جبهة مائية لا يلغى النظرية ، وانما كما فى حالة النظرية الحلقية داخل المدينة « ينصف » مفعولها ، بمعنى أن يظل النظام

المركزى يعمل وانما على جانب واحد مبتدئا من المدن الكبرى الساحلية كأقطاب لنظام تباعد تراتبى هندسى نحو الداخل .

كذلك يجد بيرجل أن التباعد ليس متجانسا فى الولايات المتحدة سواء بالنسبة لكل المدن أو لفئة حجمية معينة . فهناك ٤٠ مدينة فى ولاية وشنطن : ثلاث منها تزيد عن ١٠٠ ألف ، البعد فيها بين سياتل وتاكوما ٣٦ ميلا ، وبين سياتل وسبوكين ٢٣٠ ميلا . كذلك واشنطن العاصمة الاتحادية لا تبعد عن بلتيمور فى الشمال الا ٣٦ ميلا ، وعن رتشمند فى الجنوب ١١٠ ميلا . وحتى فى الوحدات الاقرب الى التجانس لا نجد صدى للنظرية فى الحقيقة : فمثلا كانساس ونبراسكا فى نفس المساحة تقريبا ، ولكنهما تختلفان فى عدد المدن وتباعدها وأحجامها كالآتى :

	المساحة بالميل٢	عدد السكان	عدد المدن
كانساس	٨٢٫٠٠٠	١٫٨٠١٫٠٠٠	٦٤
نبراسكا	٧٧٫٠٠٠	١٫٣١٥٫٠٠٠	٣٦

وربما احتج بأن هذا اختيار مبنى على فهم خاطىء للنظرية التى تشترط وحدات مساحية متجانسة ، ولكن هذا النقد مع ذلك يؤكد نقطة هامة ، وهى عدم صلاحية النظرية للمساحات الكبيرة لأنها تضم مساحات عديدة غير متجانسة ، وأن النظرية لا تصلح الا لوحدات مساحية صغيرة ، وحدات تجانسية كالموازيكو . ويؤكد اولمان ضرورة هذا التعديل والتحديد . واذا كان تنظيم المراكز المركزية ومناطق خدماتها التابعة قد يقترب من الانتظام « العادى » فى الأقاليم الزراعية مثل الغرب الأوسط ، فانه يتكسر ويختل حيث توجد مناطق جبلية أو جرداء . بل حتى فى السهول الزراعية مثل جنوب ألمانيا ـ حقل تجارب كريستالر نفسه ـ لم يمكن تقريب الواقع من النظرية الا ببعض من العنـاء والعنت ، والقسر والابتسار ـ « coup de pouce »

كما يقول تريكار • وهكذا لا يمكن لنظرية هندسية أن تفسر كل التفسير ظاهرة غير هندسية أساسا ، ولا لعامل متجانس أن يفسر وحده حقيقة متنافرة •

٤ ـ العامل الادارى • العامل الادارى يضاد النظرية : فالحاجة الى الدفاع المحلى والضبط الادارى دعت الى تقسيم الاقاليم الى وحدات ادارية • والوحدة الادارية المثالية هى التى تتألف من قاعدة كمركز لها ، ثم من مجموعة من المراكز التابعة الأقل مرتبة ، ثم من منطقة هامشية مخلخلة السكان تفصل الوحدة عن جاراتها • ولقد كانت حدود تقسيم التجارة والروابط الحضارية ، ولا زالت ، النوع المفضل من الحدود الادارية سواء الكبرى أو الصغرى ، وهى تتفق دائما مع مناطق كثافات السكان المنخفضة • والفلاح مثلا ينتظر أن يقوم بتسويقه ويدفع ضرائبه ويستعمل المؤسسات والمرافق ـ كالمحاكم ـ فى تلك المدينة التى يمكنه وصولها بأسهل طريق ، وليس فى مدينة نائية متطوحة فى طرقها ولن يزورها أبدا فى الظروف العادية • وعلى هذا فان الوحدة الادارية المحلية ينبغى أن تحدد على أساس سهولة الوصول الى مدينة ، وخط تقسيم التجارة المحلية خير مؤشر الى هذا الأساس • أما خطوط التقسيم الطبيعية كالغابات أو المستنقعات فكانت تستعمل كثيرا فى الماضى ولكن مغزاها اليوم قل لتعدين الانسان لها •

والفكرة الأساسية فى الوحدات أن تكون متماسكة ، متماثلة السكان والمساحة بقدر الامكان ، لكل منها مركزها الادارى الرئيسى فى الوسط الجغرافى ، وحدودها مناطق تخلخل فى السكان • ومثل هذا الأنموذج المثالى يتحقق جزئيا باعتبارات عامل السوق الريفى أو الخدمات ، ومع ذلك فعامل الخدمات من شأنه أن يعطى للوحدات الادارية على حدودها عدة مراكز من المرتبة الأقل التالية ، وهذا ينافى المبدأ الذى بحسبه يجب على الوحدات

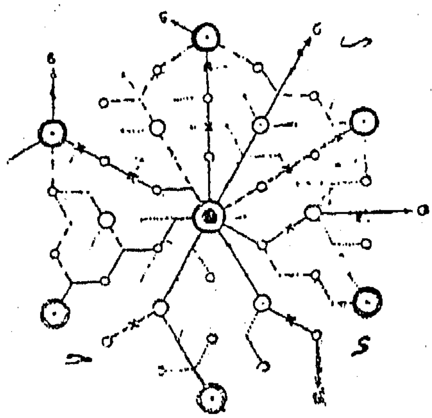
الادارية ألا تقطع الاتصالات والروابط المحلية بقدر الامكان · ولهذا فالواقع ان العامل الادارى يضعف من الخدمات المركزية كعامل يخلق الهيراركية السداسية المنتظمة ·

٥ ـ عامل التجارة · كذلك تتعارض النظرية مع عامل التجارة أو النقل · وربما كان هذا أشد خطرا من العامل الادارى · فالتجارة تتطلب طرقا تخدم أغراضها أفضل خدمة بأقل كلفة · ولذلك أنسب توزيع للمدن من وجهة نظر التجارة هو الذى يسمح بالاتصال بين أكبر عدد ممكن من المراكز الصغرى الواقعة بين مدينتين كبيرتين على خط مباشر تاركا فى ذلك المراكز الأصغر · كما يشترط كذلك أن المراكز الصغرى الواقعة على الخط ينبغى أن تكون متساوية التباعد عليه ·

وعلى التو يبدو هذا النمط مضادا لهيرارشية عامل الخدمات ، التى لا تصلح لقيام شبكة قوية من المواصلات تربط الأماكن ببعضها مباشرة · ولو أن المدن وزعت نظريا على ضوء عامل التجارة وحده لكان من الضرورى وجود عدد من المراكز ذات المرتبة الكبرى أكبر بكثير مما هو الحال اذا سار عامل الخدمات فقط ، وذلك لكى تمد المنطقة كلها بنفس القدر من الخدمات المركزية · كما أن هذا التوزيع المدنى يكون من شأنه أن يقلل من مساحة مناطق الخدمات ، التى تفقد حينئذ شكلها السداسى وتتفلطح على محاور الطرق ، فتكون أعرض بجانبها وتدق بعيدا عنها ·

والذى حدث فى التاريخ هو أن عامل السوق الريفية والخدمات ساد فى المناطق التى كانت التجارة فيها كعامل فى نمو المدن اهم من التجارة العبورية ، بينما تجد عامل التجارة أهم فى المناطق التى لعبت فيها تجارة المرور والحركة البعيدة المدى دورا أهم · كذلك ساد عامل الخدمات فى المناطق الزراعية لأن توزيع المدن على أساس هذا العامل يعطى أقل عدد من

المراكز التجارية · وقد تحدد التضاريس سيادة عامل التجارة حيث أن الطرق قد تقتصر على خطوط منفردة على طول الأودية · والفارق الأساسى بين النظامين هو أن عامل الخدمات يرتبط بمنطقة areal ، بينما أن العامل التجارى خطى linear يرتبط بالخط الذى هو وحدة المنطقة · واذا كان الأول يخلق هيرارشية تتبع المتتالية ١ ـ ٧ ـ ٤٩ ـ الخ ، فان الثانى يخلق هيرارشية تتبع المتتالية ١ ـ ٤ ـ ١٦ ـ الخ · ولقد كان العامل التجارى أو عامل النقل هاما فى مناطق كثيرة معينة فى العصور الوسطى وحتى قبل الثورة الصناعية ، وكان بذلك مدعاة الى اختلال وتعديل الهيرارشية التى يرتبها كريستالر على عامل الخدمات المركزية · وعلى هذا فالنظرية تغالى فى تقييم عامل الخدمات المركزية فى عصر التبادل المتواتر لا الكفاية الذاتية ، على حساب عامل التجارة · والنظرية تصور وظيفة المدينة كما لو كانت مركزا لسوق ريفية مباشرة فقط ، بينما وظيفة المدينة أساسا مزدوجة : مركز



طرق محلية د طرق متوسطة ب طرق رئيسية ج محطات تجارية x

(شكل ٩) طرق التجارة فى نظام الخدمات الاقليمية النظرى

قطاع (أ) : منطقة كثيفة السكان فيها الحركة المحلية هى السائدة ·
قطاع (ب) : منطقة كثيفة السكان فها الحركة بعيدة المدى هى السائدة ·
قطاع (جـ) : منطقة مخلخلة السكان فيها الحركة المحلية هى السائدة ·
قطاع (د) : منطقة مخلخلة السكان فيها الحركة بعيدة المدى هى السائدة ·

[عن كريستالر]

لريفها ، ورأس اتصال مع المدن الأخرى مراكز المناطق الأخرى ، وربما كان هذا الأخير أهم من السابق .

٦ - العامل الصناعى : أما العامل الصناعى فهو أخيرا من أهم الاعتراضات على أسس كريستالر . فتوزيع الصناعة أبعد ما يكون عن التجانس ، وهو رهن بظروف جيولوجية موضعية ، مما يجعل الصناعة تمثل عامل النقطة التى هى وحدة الخط الذى يرتبط بعامل التجارة . ومنذ الانقلاب الصناعى تركزت الصناعة فى تجمعاتها الكبرى قرب الفحم أو الخام . وقد ترتب على ذلك فى كثير من المدن أن أصبحت الخدمات ثانوية وسادت الصناعة . كما برزت مدن جديدة كمدن الفحم ومدن النوم ومدن الاصطياف والراحة والقواعد البحرية ... الخ ، وفرضت فرضا على الريف بلا أدنى علاقة عضوية بينهما .

صحيح أن الخدمات المركزية زادت منذ الانقلاب الصناعى زيادة هائلة لاطراد ارتفاع المستوى المعيشى لسكان المدن ، والزيادة العامة فى عدد وتعقد الخدمات المركزية . وصحيح أن المدينة الصناعية الحديثة تتحول فى صمت مدينة خدمات منوعة كما لاحظ كولن كلارك . ومع ذلك فان المدن الصناعية المتخصصة تنقصها هذه الخدمات غالبا ، ولابد من الالتجاء الى مدن أخرى كبرى مجاورة للحصول عليها منها .

كل هذا لا شك يقلب هيرارشية الخدمات المركزية وعامل السوق الريفية رأسا على عقب . ولا شك أن الصناعة هى المسؤولة اليوم أكثر من اى عامل آخر عن الحجم الحقيقى للمدن ، ان لم يكن عن توزيعها الجوهرى . ولا شك أن كريستالر بقدر ما بالغ فى تقدير أهمية عامل الخدمات فى تحديد هيرارشية المدن ، بالغ فى تقليل أهمية عامل الصناعة الحديثة . ومعظم أشكال « الانتاج النقطى point-production » تعاكس وتضاد الترتيب المنظم

الهندسى . ويجد سميلز أن عامل الخدمات الذى نجح مع كريستالر فى ألمانيا لا يفسر تراتب المدن فى انجلترا وويلز . وينتهى بريسى الى أن « من الواضح أن نظرية المواقع المركزية لا تلقى الا قليلا من الضوء على توزيع المحلات فى المناطق الصناعية المكدسة ... » .

الخـــلاصة

لا شك أن هناك وجها لهذه الانتقادات فالنظرية تهمل كثيرا من خصائص البعد المكانى ، ومعظم نتائج البعد والثقل التاريخى أى النمو ، كما أنها تهمل الضوابط الوظيفية المختلفة ، المناطقية كالادارة ، والخطية كالتجارة ، والنقطية كالصناعة . فكما يجمل تريكار : « الخطر الأكبر فى مثل هذه الخطة هى أن تصبح نظرية ، وأن تبدأ من فكرة هندسية تطبق على الحقائق لتفسيرها بدلا من تتبع الطريقة العكسية . وهذا هو السبب فى أنها تهمل سلسلة من الحقائق ولا تنطبق على الحقيقة الا انطباقا سيئا » .

ولكن يبدو أن كل هذه التعديلات تستدعى تحويرا واستدراكا فى النظرية دون أن تحطمها . ونقطة ضعفها تكون حقيقة ان هى حاولت أن تفسر كل مظاهر التوزيع المدنى . فنظرية العامل الأحادى monistic control من شأنها أن توضح عجز النظرية . ولكن يبدو أنه انما قصد بها أساسا أن تفسر الفرشة الأساسية الأصلية كما تنضدها وترتبها القوى الاقتصادية المنظمة بطبيعتها فى المكان ، وأنها لا تهدف الى أن تحل محل العوامل والضوابط الخاصة الأخرى التى هى بمثابة قمم مزروعة على القاعدة الفرشة الأساسية والتى تفرض عليها بالتالى تعديلات محلية كبيرة .

على هذا فهى لا تدعى أن تفسر كل الأقاليم : ففى مناطق زراعية متجانسة صغيرة المساحة مثلا قد يسود عامل الخدمات والسوق الريفية كما فى جنوب ألمانيا ، وفى مناطق قد تسود العوامل المتدخلة كالصناعة فلا يكون لعامل

الخدمات أى قيمة فى تفسير التوزيع ، كما فى الرور مثلا ٠ كذلك فانها لا تفسر كل ما فى الاقليم الواحد : فقد تفسر الفرشة وتترك القمم الخاصة لضوابط أخرى كالطبوغرافيا ، والمواقع الجغرافية الحرجة ٠ وكما يقول اولمان :

«Some form of the central-place theory should provide the most realistic key to the distribution of settlements where there is no marked concentration in agricultural areas, where explanation has been most difficult in the past.»

فالنظرية اذن لم تقصد أن تدعى أنها العامل الوحيد ، أو الأهم ، وانما القاعدى ، والعوامل الأخرى تتكفل بالابتعادات عنه بدرجات متفاوتة ٠ فهى اذن لا تهدد بالاطاحة بفكرة « الموقع » الجغرافى ، تلك الفكرة الأولية جـدا فى الجغرافيا ، ولا تدعى تفسير « توزيع » المدن ، تلك الفكرة المركبة من عناصر التباعد والحجم والموقع ، وانما تفسر عنصرا واحدا منها هو التباعد ، الغرس المدنى semis عند الفرنسيين ٠

وربما كان السبب فى مهاجمة البعض للنظرية هو اعتقادهم بأنها تحاول أن تفسر أكثر مما ينبغى لها ٠ يقول بريسى :

«Christaller did the cause of urban geography a disservice by claiming a wider application for histheory of location than was justified.»

ولكن لوش من الناحية الأخرى يؤكد هذه التحفظات والاستدراكات ، فيكرر أن الواقع يبتعد عن النظرية لانتهاء عصر الكفاية الذاتية وعصر المحلية ، وأنه لا يوجد اقليم ترابى كامل نموذجى الا كصدفة سعيدة ٠

«A clearly defined economic landscape is a piecé of good fortuné rather than a natural subdivision of a state.»

على أن هذا لا ينفى أساس النظرية وقيمتها فى التعرف على درجة من

النظـام والمنطق فى الفرشات الاقليمية الأســاسية regional substrata تحت كل الخلط والتداخل الذى يميز السـطح • وعـلى أسـاس التحفظات والتعديلات يقبل النظرية كثير من الجغرافيين مثل أولمان ، الذى يقول انهـا بهذه الصورة تشبه نظرية المنـاطق الحلقية داخل المدينة • وينبغى الا نغمط النظرية حقها فى هذا الصدد : فهى أول نظرية عامة تفسر الأساس القـاعدى لشبكة المدن فى الأقاليم • قد تقدم السياسة والحروب واختلافات الطـاقة والنشاط والصدف التاريخية تفسيرا جزئيا لهذه الشبكة • والجغرافيون من جانبهم تعودوا أن يرجعوا الى « ضـوابط » طبيعيـة كالمرافىء والمعـادن وغيرها • ولـكن النظرية المركزية تكشف عن عامل أسـاسى لا يقل أهمية هو عامل المركـزية factor of centrality الـذى يعمل مسـتقلا عن طبيعة الأرض فى المحـل الأول • وبهـذا تضفى النظرية نظـاما وتناسقا منطقيـا وبساطة على ما كان يبدو من عشوائية وخلط فى توزيع المدن ، تماما كمـا أخضعت التطورية آلاف الحقائق المضطربة فى عالم الحيـاة لنظـام بسيط متكامل •

أضف أن ادخال الطريقة الرياضية على دراسة انتشـار المدن تتفق مع الاتجـاه العلمى الحديث عامة ومع اتجاه فروع جغرافية اخرى كالجيومور - فولوجيا ، وبهذا تمثل فتحا حقيقيا فى المادة • كذلك ثبت ان النظرية هـامة جدا فى التخطيط الاقليمى وخاصة فى المنـاطق الجديدة وطبقت فعلا فى شرق المانيا ، وهى بهذا تدخل بالجغرافيا فى الميدان التطبيقى •

والبعض بعد يقبل حدا ادنى من النظرية فكرتها العامة من أن كل مدينة تبدو كما لو كانت فى سلم من التراتب المركب الذى تجـد نفسها فيه سـيدة ومسودة ، تابعة ومتبوعة فى نفس الوقت ، وذلك دون التقيد بحـدود النظـرية الهندسية الصارمة • مثال ذلك برون ، الـذى يرى أن المحـاولات الرياضية والاحصائية هندسية أكثر مما ينبغى ، والذى يرى أن :

«La théorie de Lalane est la plus théorique des théories, en ce sens qu'elle repose sur le plus hypothétique des hypothèses.»

وبالمثل يحذر سور ، الذى يتفق على أن هندسية لالان ساذجة وبعيدة عن الروح الجغرافية الحقة ، فيقول :

«Avec la recherche des formules théoriques ou empiriques ; l'étude des deviations de la realité à ses schémes, s'introduit un esprit de rigueur dans l'explication geographique. On peut attendre beaucoup de ces études, à condition d'avoir toujours présente à l'esprit cette complexité des faits géographiques qui implique une certaine contingence.»

ومع ذلك يعود سور فيعترف بأن التحليل الاحصائى فى دراسة توزيع المدن الاقليمى أثبت خصوبته وغناه فى وسط وشرق أوربا ٠ وبالمثل يأخذ تريكار على النظرية صرامتها الهندسية ولكنه يعترف لهـا بالصحة والقيمة : « ٠٠٠ يمكننا اذن أن نلوم على نظرية كريستالر جمودها الهندسى ٠ ولكنها مع ذلك ليست بلا فائدة : فهناك فى الواقع ، كنتيجة لتنافس المدن فيما بينها ، ميل لهذه الأخيرة الى أن تتنضد بشكل منتظم بدرجة قلت أو كثرت ، والى أن تتباعد بحسب ايقاع معين ٠ ومن النادر أن تنمو مدينتان كبيرتان بجانب بعضهما البعض وبنفس الوظائف ٠٠٠ » ٠

الفصل الثامن

الحجم

يقصد بدراسة الحجم هنا عدد سكان المدينة وليس اتساعها كمنطقة مبنية · ولحجم المدينة أهمية كبيرة · فمن الناحية الفعلية يتخذ الحجم مؤشرا مركبا الى ، ومقياسا عاما ، لوزن المدينة كما يتحدد بعدد كبير من الضوابط والعوامل التى تدخل فى تقييم أهميتها · ولكن يجب أن يكون واضحا أن الحجم مقياس عام تقريبى لا أكثر · فتصوره يبدأ من اللحظة التى نميز فيها بين القرية والمدينة · وبعدها يبدو هذا القصور فى عدم امكان الربط الدقيق بين الحجم وغيره من عناصر تكوين المدينة كالوظيفة والتركيب والاتساع والكثافة ··· الخ · فمن الصحيح مثلا أن وظائف معينة لا تظهر الا بعد تحقيق حجم معين ، وأنه بوجه عام كلما زاد الحجم كلما تعددت الوظائف · ولكن مثل هذا الارتباط عام عائم جدا · كذلك أوضح كريستالر وأولمان وغيرهما أن الحجم ليس دليلا مطلقا على المركزية centrality ، بل قد يكون مضللا أحيانا · ومع ذلك فحجم المدينة فى الذهن العام معيار معقول للأهمية العامة للمدينة ، وبوجه خاص لقيمة موقعها · وفيما عدا هذا ، فالحجم فى ذاته عنصر هام من عناصر مجتمع المدن فى الاقليم ، ويحتاج الى تفسير على هذا الأساس · ويمكن أن نتناول الموضوع من ثلاث زوايا : هرم الحجم وتركيبه ، ثم ضوابط الحجم ، وأخيرا قدرة الحجم ·

هـــرم الاحجام

تفـــاوت الأحجـــام

١ ـ **دراسة الحجم** : ليس تصنيف المدن الى فئـــات حجمية تصـــنيفا وظيفيا ، لأن من المستحيل ايجـــاد ربط تام بين الحجم والوظيفة أو اتخـــاذ الحجم أســـاسا لتصنيف نوعى typological من هنـــا قلنـــا ينبغى الا نغـــالى فى تقدير أهمية الحجم . ومع ذلك فهنـــاك على الأقل مـــلامح وظيفية ونوعية عامة ترتبط فى خطوطها العريضة جـــدا بالحجم . ولـــذلك فليس تصنيف الفئات الحجمية عملية آلية أو شكلية بحتة . فعملية التمـــدين كما صور بويت Poete تشبه عمليـــة التكثيف : فقوى التمدين تســـلط على سكان الريف « فتبخرهم » منه « لتكثفهم » فى نوبات مدنية . وكما يتفاوت حجم التكثيف المائى من ذرات الســـحاب الى حبات الندى والمطر وكريات البرد وكتل الجليد ... الخ ، فكذلك تتفاوت الأحجام فى التكتيف المدنى من مدن قزمية ميكروسكوبيـــة الى مـــدن متوســـطة وضخمة وعمـــلاقة ، من microville وما ســـماه جرادمان Gradmann بالمدينـــة القزميـــة Zwergstadte (مثـــل دنكلزبول Dinkelsbuhl) الى الميجـــالوبوليس megalopolis « والمدينة الماموث » mammoth city .

من هنا فقد تتساوى نسبة المدنية العـــامة فى اقليمين ، ولكن يختلف التركيب الحجمى بينهمـــا كلية . فما أكبر الفرق بين مدنية كلها « تراب المدن poussières de villes » ، وأخـــرى متروبوليتـــانية جبـــارة تتألف من بضـــعة قليلة من الأحجـــار العظمى monoliths . ويضرب ســـنجر المثل الآتى : بالدولة أ ٣٠ مدينة حجم ٥٠ر٠٠٠ ، بينما بالـــدولة ب ١٠ ، ولكن فى أ ٢٠٠ مدينة حجم ٢٥ر٠٠٠ ، بينمـــا فى ب ٧٠ . قد لا يمكننا أن

نول أيهما اكثر تمدنا ، ولكن معرفة نسبة المدنية العامة فى منطقة قد لا تعنى شيرا ولا تغنى الا قليلا ، وقد يكون التركيب الحجمى لسكان المدن اكثر همية • ولذلك فمن المهم فى دراسة أى اقليم تحديد أنصبة وحصص الفئات لحجمية المختلفة فيه ـ أى هرم الأحجام ، وتراتبها ـ الهيراركية ، تحديد النمط الحجمى السائد ـ التجانس أم التنافر •• ففئات الحجم ليست راسة كمية بقدر ما هى الجانب الكيفى فى دراسة كمية • وهى لذلك كثيرا ا تكون اختزالا بليغا لتوجيه ضوابط جغرافية وقوى بشرية •

٢ ـ **فئات الحجم** : وليس من السهل تحديد فواصل صارمة بين فئات الحجم ، فأحجام المدن تمثل متصلا متدرجا كطيف الضوء spectrum ـ أو هكذا هى تبدو على الأقل • ولكن هناك اتفاقا عاما على بعض القواعد •• فاولا من ناحية الحد الأدنى لحجم المدينة لا يمكن التعميم ، وتتحول المشكلة فى الواقع الى مشكلة التعريف الوظيفى للمدينة • وعموما فالحد الأدنى لحجم المدينة متفاوت جدا ، والمهم أنه ـ على عكس الشائع ـ قد يكون اقل من حجم القرى فى كثير من الحالات ، لأن الحجم الأدنى للمدينة يهبط عادة كلما ارتفعت الحضارة • ولذلك نجد فى الغرب مدنا ميكروسكوبية لا تزيد عن ٥٠٠ نسمة ولكنها مدن تماما ، بينما قد نجد قرى حقة حجمها ٣٠ الفا وزيادة فى أجزاء من الشرق • وهكذا ، كما لم نجد حدا أعلى لحجم المدن ، لا يبدو أن هناك حدا أدنى •

وفيما يلى هذا ، نجد أن التقسيم المتبع فى ألمانيا ربما كان تقسيما مقبولا •

٢٠٠٠ ـــ ٥٠٠٠	مدينة ريفية	Landstadt
٥٠٠٠ ـــ ٢٠٫٠٠٠	مدينة صغيرة	Kleinstadt
٢٠٫٠٠٠ ـــ ١٠٠٫٠٠٠	مدينة متوسطة	Mittelstadt
١٠٠٫٠٠٠ +	مدينة كبيرة	Grosstadt

والمتفق عليه عموما هو أن ١٠٠ر٠٠٠ تعين المدن الكبيرة large cities ، بينما تعين المليون المدن الكبرى supercities ، وقد يطلق على هذه المدن المليونية تهكما المدن المليونيرة millionaire cities ، وهى دائما تلعب دور المتروبوليتن أو « المدينة الأم » لاقليم كامل ٠

تطور الأحجام

١ ـ **أبعاد التطور** : لا تعطى الوثائق التاريخية أرقاما يقينية ، ولكنها تشير الى مدن ضخمة ٠ فقد تكلم اليونان عن روعة طيبة ومنف وبابل ونينوى وسوسه واكتبانا Ectabana ٠ وكان للاغريق أنفسهم مدن تزيد على ١٠٠ ألف ، بينما وصلت سيراكيوز عندهم فى أوجها الى ٧٠٠ ألف ٠ وفى بداية العصر المسيحى كانت الاسكندرية ٥٠٠ ألف ، وكان عدد كبير من المدن الرومانية يصل الى ١٠٠ ألف ٠ وقد قدرت الاسكندرية وقرطاجة فى أوجهما بنحو ٧٠٠ ، ٦٠٠ ألف على الترتيب ـ وهناك تقديرات أكبر ٠ أما روما فتراوحت حول ٦٠٠ ـ ٨٠٠ ألف ، لكنها على الأرجح لم تتعد المليون أو تصلها ، وفى القرون الثلاثة الأولى من العصر الميلادى كانت تتأرجح حول ٥٠٠ ألف ٠ وبعد تدهور روما لم يبق بأوربا مدينة تزيد عن ١٠٠ ألف الا بيزنطة ، ولكن لم تلبث الأحجام العظمى أن انتقلت الى بغداد ودمشق والقاهرة ، كذلك وصلت غرناطة وأشبيليه الى أضخم حجم فى العالم فى حين ما ٠

ويعتقد البعض أن أكبر الأحجام فى العصور الوسطى لم تصل الى مستواها فى العصور القديمة ، ولكن يبدو أن هذا يتجاهل المدن العربية ٠ وقد ظلت القسطنطينية أكبر مدن أوربا حتى انتزعت منها هذه المكانة باريس حوالى ١٦٠٠ ٠ وقدرت باريس فى القرن ١٤ بنحو ربع مليون ، وفى أيام

لويس ١٤ بنحو نصف مليون . ولكن باريس لم تلبث بدورها أن تخلفت على يد لندن منذ أواخر القرن ١٧ . وفى سنة ١٨٠١ أصبحت لندن أول مدينة مليونية فى العالم على وجه اليقين ـ هذا فى وقت كان الفيلسوف ديفيد هيوم يرى أنه لا يمكن لمدينة أن تصل الى أكثر من ٨٠٠ ألف (!) . ويعتقد فوست أنه لم يكن بالعالم قبل الانقلاب الصناعى مدينة مليونية ، الا باستثناء مشكوك فيه جدا وهو الصين .

أرجح الظن اذن أن العالم لم يعرف المدينة المليونية الحقيقية الا فى ال ١٥٠ سنة الأخيرة ، فهى طفرة حضارية جديدة فى تاريخ البشرية . وانفجرت الأحجام العارمة . ففى أوائل القرن ١٩ لم يكن بالعالم الا ٢١ مدينة + ١٠٠ ألف ، ومدينة واحدة مليونية ، وفى ١٩٠٠ كان هناك ١١ مدينة مليونية بلغت ٥٦ فى ١٩٣٥ ، وفى ١٩٥٠ كان يتوج العالم ٨٧٥ مدينة + ١٠٠ ألف ، وأكثر من ٥٠ مدينة مليونية ـ هذا عدا صفا طويلا من المدن كان ينتظر أن يصل الى خط المليون ، وفى ١٩٥٥ أصبح الرقم ٨٣ مدينة ، وفى ١٩٧٠ قفز الى ١٤٠ مدينة . وقد لا ينقضى عقد حتى يصل العالم الى علامة المائتى مدينة مليونية .

كذلك أخذت الأحجام الكبرى تنتظم نسبا متزايدة باطراد من مجموع سكان العالم كما رأينا فى الدراسة التاريخية . وكذلك الحد الأعلى لأحجام المدن تطور على العصور . ولكن لأول مرة يبدو أنه لم يعد هناك « سقف » لما يمكن أن يصل اليه التركيز البشرى فى نقطة ، ولو أن هناك بعض دلائل على أنه بدأ يتراخى فى سرعته . وحتى العشرينات كانت لندن تمثل هذا الحد ، ثم أخذت نيويورك تتخطاها وتتفوق عليها ، ولو أن الحقيقة الدقيقة مختفية بسبب الفارق فى أساس التحديد ، فهو ٢٠ ميلا فى لندن ، ٥٠ فى نيويورك ، ولذا رأى كاربنتر فى ١٩٢٦ أنه لو وحد أساس التحديد فان :

«.. the frequently asserted claim that New York City is «the greatest city on earth» would be very difficult to establish».

وعلى أية حال ، فلم تلبث طوكيو أن تجاوزت الاثنتين ٠

والحد الأعلى للأحجام حاليا تمثله طوكيو العظمى التى وصلت الى ١٥ مليونا اليوم ٠ ولن ندرك جسامة هذا الحجم حتى نتذكر أن دولة كندا المواجهة لا تزيد برمتها عنه كثيرا ٠ بل ان من بين دول العالم المستقلة البالغة ١٢٣ دولة ، لا يفوق هذا العدد الا نحو ٣٠ دولة ، أى أن مدينة واحدة أكبر من سكان أى من ثلاثة أرباع دول العالم المستقلة ! فهذه ـ فى معنى ـ هى « عاصمة العالم » ان صح التعبير ٠ وبالمثل نجد أن ثالث مدينة فى العالم ، لندن ٨ر٥ مليون تفوق كثيرا من وحدات أوربا وتتساوى مع مجموعة أخرى منها ! والمدينتان الأوليان معا ، طوكيو ونيويورك ، تضمان ١٪ من مجموع سكان العالم ٠ بمعنى آخر ، رغم أن هناك ٣٣ مليونا من الأميال المربعة الصالحة للسكنى البشرية ، فان شخصا من كل ١٠٠ شخص فى العالم يسكن اما فى طوكيو أو نيويورك ، رغم أن مساحتهما أقل من $\frac{١}{٢٠٬٠٠٠}$ من مساحة الأرض القابلة للسكنى ٠ وهكذا نرى أنه ليس هناك فيما يبدو حد أعلى للحجم المدنى ٠

٢ ـ **عوامل التطور** : والسؤال هو : ما الذى مكن لهذا التطور الحجمى المدهش ؟٠ انه أساسا قدرة الحضارة المتزايدة على تركيز السكان « النقطى » ، بكل ما يعنى هذا من تقدم تكنولوجى خارج وداخل المدينة ٠ خارج المدينة ـ من تناقص نسبة المشتغلين بانتاج الغذاء ، ومن انقلاب صناعى وتجارى وانقلابات النقل والمواصلات بما فى ذلك ما عبر البحار وحفظ ونقل الغذاء ، وما يرتبط بهذا من التخصص الوظيفى المطرد سواء كان اختيارا أو جبرا ، كما فى حالة فرض زراعة الخامات والغذاء على

المستعمرات . ولكن لا ننس انقلاب الزراعة والانتـاج الرعوى ، فهو أساس قاعدى . وكما يلاحظ لابلاش فان صورة أبعـادية شاسعة لا تقل غرابة واثارة عن صورة مدينة عملاقة ، والاثنتان نتيجة لنفس الأسباب ، تتكاملان وظيفيا وتتناظران تركيبيا : هنـا الميجالوبوليس ، وهناك الفـادزندا والاستانسيـا والراتشو ... الخ .

وداخل المدينة ـ من تطور الهندسة المعمـارية التى تسمح بالتركيـز المذهل ، وكل ما يرتبط بهـا من هندسة صحية كتوفير وتوزيع مياه الشرب وشبكات المجـارى وكسح الفضلات والنفـايات ، ثم التطور الطبى كضـبط الأوبئة . وكل هذه التطورات تمثل مركبا مترابطا من الشروط التى بدونهـا ما كان يمكن أن نتصور على الاطلاق أى درجة من التركيز الحديث . بمعنى آخر أن السقف العلوى لحجم المدنية والمدينة يمثل قمة الحضارة البشرية بكل فنونها المادية .

طبقات الأحجام وطبقات الوظائف

١ ـ **مبادىء العلاقة :** فى دراسة نظرية كريستالر عن الترتيب الاقليمى للمراكز المدنية ، رأينا أن من نتائجها المنطقية الأساسية وجود علاقة معينة ما بين أعداد المدن من فئات الحجم المختلفة ، فيجب أن تتنـاسب الأعـداد مع الأحجام (بحسب الجـدول صفحة ٢٠٦) . ويطبق كريستالر على النظام الاقليمى لنورمبرج ، بافتراض أن ك = ٣ ، فيجد تطابقا كبيرا بين النظـرية والواقع :

طبقة المدن	٦	٥	٤	٣	٢	١	صفر
العدد الفعلى للمدن	١	٢	٦	١٨	٥٤	١٦٢	٤٨٦
العدد النظرى للمدن	١	٢	١٠	٢٣	٦٠	١٠٥	٤٦٢

هذا بينما يطبق لوش على أيوا بافتراض ك = ٤ ، فيجد تطابقا كذلك بين النظرية والواقع :

فئة حجم الاقليم	المـــدن			
	عـــدد		تبـــاعد	
	النظرية	الواقع	النظرية	الواقع
١	٦١٥	٦١٥	٦ر٥	٦ر٥
٢	١٥٤	١٥٣	٢ر١١	٣ر١٠
٣	٣٩	٣٩	٤ر٢٢	٦ر٢٣
٤	١٠	٩	٨ر٤٤	٦ر٤٩
٥	٣ ـ ٢	٣	٦ر٨٩	٠ر٩٤
٦	١ ـ صفر		٢ر١٧٩	

ويخلص كريستالر من ذلك الى أن هناك لابد عددا نموذجيـــا لفئات الأحجام يمكن تحديدها احصائيا كالنهـــايات العظمى لمنحنى حـدوث نسبى يمثل عدد المدن كوظيفة لحجمها · ولكن لوش يرى أن هذا وان صح نظـريا الا انه مستحيل عمليا ، لأن أعداد المدن تتناقص بسرعة كلما زاد الحجم ، ونحن لا نعرف القانون الذى يحدد تناقصها حتى يمكن عزله واستبعاده لقياس العلاقة النموذجيـة بين الحجم والعـدد · وعلى هـــذا فالطريقة الاحصائية مستحيلة · وليس هنـــاك الا طريقتـان أخريان : اما المـلاحظة الجغرافية المبـاشرة أى تصنيف المدن جغرافيـا وبحسب فئـــات الحجم المنفردة . ولكن ليس بحسب انتشارها داخل هذه الفئات ـ كما فى الأمثلة السابقة · وميزة هذه الطريقة أن بهـــا يمكن دراسة كل حالة خاصة عـلى حدة وتفسير مظـاهر الشذوذ ان وجد · واما أن نطبق معـــادلة توزيع

افتراضية عامة مستقلة عما يراد اثباته ـ مثل معـــــادلة باريتو Pareto المشهورة عن العلاقة بين الدخل وحجم طبقة السكان الاجتماعية ·

وهــذا بالدقة ما فعل سنجر Singer . فقد تساءل عمـــا اذا كــان من الممكن أن يتبع الشكل الهرمى للعلاقة بين أحجـام المدن وأعدادها نفس السلوك الاحصـائى فى الشكل الهرمى للعلاقة بين طبقات الدخل وأعـــداد الطبقات الاجتماعية التى اكتشف لها باريتو المعادلة لو س = لو ص ، حيث س حجم السكان (أو الدخل) ، ص عدد المدن ذات حجم س من الســكان (أو عدد الأفراد ذوى الدخل س) · فوجـد أن المعـــادلة تتفق تمـــاما مع مجموعة كاملة من البلاد ـ انجلترا ، الولايات المتحدة ، المانيـا · وجوهـر المعادلة يتضح من المثال الآتى : زيادة حجم المدينة بأربعة الأمثــال مثلا تعنى انخفاض عدد المدن من هذه الفئة الى الربع ، وبالعكس اذا انخفض عــــدد المدن الى الربع فان الحد الأدنى لحجم كل منها لابد أن يزيد أربعة الأمثال · ويطبق لوش المعادلة على حالة أيوا فيجد اتفاقا كاملا ·

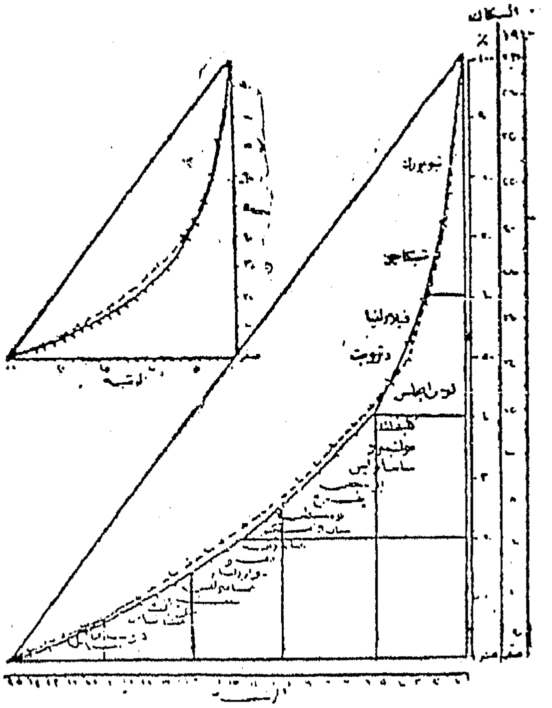
ولـكن حدث بعـد هذا أن اســتطاع تزييف K. Zipf التوصـــل الى اكتشاف سنجر بطريقة أسهل · ففى كتابه National Unity and Disunity ١٩٤١ ، وجد تزييف أنه اذا رتبنا مدن اقليم أو بلـد ما بحسب الحجم ترتيبا تنازليا ، فان حجم المدينة رقم ن ســيكون $\frac{١}{ن}$ من حجم المدينـــة الأولى · والترتيب كله يخضع للمتتالية ١ ، $\frac{١}{٢}$ ، $\frac{١}{٣}$ ، $\frac{١}{٤}$ ··· $\frac{١}{ن}$ · فلو ضرب هـــذا الرقم المسلسل (أى الترتيب rank) ن لمدينة فى عدد سكانها ، أى حجمها ، فان الناتج سيكون نفس القيمة بالنسبة لكل المدن ، أى مســاويا لعــــدد سكان (أى حجم) المدينة الأولى الكبرى أى المتروبوليس · باختصار :

$$\frac{\text{ترتيب المدينة الأولى}}{\text{ترتيب أصغر مدينة}} = \text{rank} \; \frac{\text{عدد سكان أصغر مدينة}}{\text{عدد سكان المدينة الأولى}}$$

وهـذا مـا يسـمى بقـاعدة الرتبـة ـ الحجم rank-size rule ، ولقد وجد أن هذه القاعدة تصدق فى بعض الحالات • فتزيبف اكتشـفها مـن أرقـام الولايـات المتحـدة ، ووجـدها تتفـق مـع عـدة حـالات أخـرى • وقد اختبرها الجغـرافى رايت على الخمسـة والعشرين مدينة الأولى فى الولايات المتحدة برسم منحنيات تراكمية cumulative curves أو منحنيات لـورنز Lorenz (وفيها كل نقطة لاحقة تمثل مجموعها ومجموع النقط السابقة) • فوجـد أن التـوزيع فى ١٩٠٠ لا يختـلف كثيرا عنه فى ١٩٤٠ ، وان الاثنين يتفقـان جدا مع المنحنى المتنـاسق harmonic ، أى الـذى يتبـع متتالية ١ ، ½ ، ⅓ ، ¼ ، ١/د ، ن/١ • أى أن تحقيق رايت أكد صحة نظرية تزيبف •

كذلك اختبرها لوش على ألمانيـا فوجدها تتحقق • فمثـلا فى ألمانيا عـام ١٩٣٣ كان عدد المدن الكبرى ١٠٤ • فكان حاصل الضرب لكل مـن المـدن رقم ٢٥ حتى ١٠٤ بلا استثناء يتراوح بين ٥ ، ٦ ملايين ، وللمدن السـبعة الأولى كانت دائما أقـل . وللمدن من رقم ٨ الى ٢٤ غالبا أكبر • أى أن أهمية المدينة الأولى تنكمش قليلا بالنسبة للعواصم الاقليمية الكبرى عنهـا بالنسبة لبقية المدن الصغرى •

٢ ـ تضية التنـاقض • وهنا ينبغى أن نلاحظ تعارضا جذريا فى المنهج والموضوع بين نظرية طبقات الحجم ـ العدد لكريستالر ، وقـاعدة الرتبـة ـ الحجم لتزيبف • فنظرية كريسـتالر منطقية تحليـلية analytical-logoical أسـاسا ، أمـا قـاعدة تزيبف فليسـت بنـاء منطقيـا ولكنها اكتشاف واقعى (امبريكى) • ومـن ناحيـة المضمـون فالتعارض جوهرى : فمنطق المراكز المركـزية يعنى أن الأحجـام فى الاقـليم تتوزع فى عـدة طبقـات قليلة ولكنها محددة تحديدا واضحا بحيث ترسم منحـنى سلميا متعـدد « الأكتـاف »



(شكل ١٠) المنحنى التراكمى لمدن الولايات المتحدة
فى المثلث الكبير ـ الخط المتصل = ١٩٤٠ ، والمتقطع = ١٩٠٠
فى المثلث الصغير ـ الخط المتصل = المنحنى المتناسق ، « = ١٩٤٠
(لو كانت أحجام كل المدن متساوية تماما لكان المنحنى التراكمى هو وتر المثلث القائم الزاوية) [عن جون ك · رايت]

والزوايا الحادة · أما قاعدة الرتبة ـ الحجم فمن شأن متتاليتها أن منحنى أحجام المدن الذى ترسمه يكون انسيابيا متدرجا smooth أقرب ما يكون الى الخط المستقيم linear logarithmic · ومن الناحية العملية اصطدمت نظرية كريستالر بعقبات وصعوبات عديدة بينما امتازت نظرية تزيبف بالسهولة والبساطة التامة مما جعلها جذابة أكثر للباحثين · ولهذا يجدر بنا أن نحلل الأساس العلمى للنظريتين بدقة كما فعل ستيوارت ·

لنبدأ بكريستالر · ان افتراض وجود طبقات من الأحجام لا ينفصل عن افتراض وجود طبقات من الوظائف · ولهذا لابد أن نتساءل هل لكل

طبقة فى هذا الهرم الوظيفى الطبقى المدرج آفاق وحـدود حجمية محـددة ؟ لقد رأينا أن مجال ومدى تجمـع وترابط وحدات الانتـاج الوظيفية محـدود ولا يعطى الا عدة طبقات رئيسية قليلة • ولكن اذا كانت الطبقـات الوظيفية لا تبدى الا سلما قليل الدرجـات ، فان كل المحـاولات لايجاد تصنيف طبقى مماثل للأحجام ـ لا للوظائف ـ يقع فى عـدة طبقـات محدودة ، بدل أن تتوزع وتنتشر فى منحنى متصل تقريبا ، قد فشـلت الى حد بعيد • فكريستالر يعتقـد أنه عثر على أدلة تشـير الى هذا ، ولكن حقائقه انتقـدت • بينمـا لم يجـد لوش أى دليل على ميل للأحجام الى أن تتجمع فى عدد معلوم من الطبقـات الحجمية الواضحة • فليس هناك هرم حجم عادى أو عالمى •

كـذلك ولـذلك فليس هنـاك عـلاقة محـددة بين الطبقـات الوظيفيـة والحجمية : فليس من الضرورى أن أحجام المدن المتسـاوية فى البـلاد المختلفة ترمز الى نفس الطبقـات الوظيفية ، كما أن ليس من الضرورى للطبقـات الوظيفية المتساوية فى البلاد المختـلفة أن تمتاز بأحجام سـكانية واحـدة • وذلك لأن لكل بلد أو اقليم بحسب مستوى المعيشـة والحضـارة هرم طبقـاته الوظيفية الخاص وهرم طبقاته الحجمية الخاص •

هذا ، ولابد أن ندرك أن ك K أو نسب أعـداد المـدن فى الطبقـات الوظيفية السفلى الى أعدادها فى الطبقـات العليا تختـلف من اقليم الى آخر ومن بلد الى بلد آخر • فهى أقـل فى البلاد الغنية المتقدمة الصناعية ذات الدخول ومستويات المعيشة المرتفعـة كالولايات المتحدة ، منهـا فى البـلاد الفقيرة الزراعية المتأخرة ضـعيفة المواصلات كالهنـد • والسبب أن ارتفـاع مستوى المعيشة يدعو الى ظهور عدد أكبر من الطبقات العـالية التى يمكنها أن توفر الخدمات والسلع الكمالية والترفيهية التى يطلبها ويقـدر عليهـا أصحاب هذا المسـتوى المعيشى العـالى ـ وبالعـكس البـلاد الفقـيرة تدعو

الى ظهور عدد اكبر من الطبقات السفلى التى تخدم اغراضا وحاجات متواضعة ٠

٣ ـ تحقيق العلاقة ٠٠ السؤال الآن : اذا كانت أسس كريستالر سليمة ولكن صعوباته التطبيقية مفهومة ، فلماذا تتحقق النظرية المضادة فى حالات ؟ حاول ستيوارت أن يحدد نوع الاقليم الذى يمكن أن تصدق فيه قاعدة تزييف ، فوجد أنه أولا لابد أن يكون اقليما كاملا فى ذاته أى ليس جزءا من اقليم أكبر يتداخل ويرتبط ارتباطا شديدا ، أى يمارس الكفاية الذاتية لحد بعيد فلا تزيد نسبة التجارة الخارجية فيه عن ١٠ ٪ ـ كالولايات المتحدة والاتحاد السوفييتى ٠ ثانيا الا يكون تابعا لاقليم آخر بحيث تتحول وظائف من مدنه الى مدن الاقليم الاكبر ، فمثلا عواصم الكومنولث أقل حجما مما ينبغى لها بحسب متتالية تزييف لأن كثيرا من وظائفها مفقود للمدن التى بدورها تعتبر اكبر حجما مما ينبغى لها بحسب المتتالية ٠ وبوجه عام يمكن القول أن المدن الكبرى جميعا هى نقطة بداية سيئة لتطبيق المتتالية لأنها غالبا ذات علاقات خارجية ضخمة وتتركز فيها وظائف قاعدتها تتخطى قاعدة الاقليم التابع لها ٠ كما أن الاقليم ينبغى أن يكون منتظم الشكل ، ليس صغيرا ولكنه ينبغى الا يكون ضخما جدا ٠ كذلك ينبغى الا يكون الاقليم متجانسا فى تركيبه الطبيعى والبشرى الداخلى بل الارجح أن يكون متنافرا متعدد الألوان ٠

وقد حدد ستيوارت حدود نسبة المدن الثانية الى الأولى فى معظم بلاد العالم تقريبا (٧٢ دولة) فوجد :

النسبة	١ـ٥ر١	٥ر١ـ٢	٢ـ٥ر٢	٥ر٢ـ٣	٣ـ٤	٤ـ٥	٥ـ١٠	١٠ +
عدد البلاد	١٤	٦	٩	٢	٢٠	٣	١٦	٢

أى أنه ليس هناك أى تجمع بارز حول ٢ كما ينبغى . أى أن هــذا يكذب القاعدة . فاستبدل سيتوارت بالوحـدات الســياسية الواسعة شديدة التنافر وحدات أصغر أقل تنافرا ، فوجد التوزيع الآتى :

الدولة	١-٥ر١	٥ر١-٢	٢-٥ر٢	٥ر٢-٣	٣-٤	٤-٥	٥-١٠	+١٠
استراليا (الولايات)	صفر	١	صفر	صفر	صفر	صفر	صفر	٥
البرازيل (الولايات)	٢	١	٣	صفر	٢	٤	٢	٦
كندا (المقاطعات)	٢	١	٢	صفر	١	صفر	٤	صفر
الهند (الولايات)	٦	٤	صفر	١	٥	٢	٢	صفر
الولايات المتحدة	١٤	٦	٧	٥	٦	١	٤	٥
السوفيتى (جمهوريات)	٣	٢	١	٢	٢	٢	٣	صفر

وهكذا مرة أخرى لم يوجد التحقيق اللازم للقــاعدة ، عـلى الأقل بالنسبة للمدينة الأولى والثانية . فحاول الكشف عنه بالنسبة للمدن الخمس الأولى ، فوجد أن أكثر نســب الحجم حــدوثا median بالنسبة لها ككسر من المدينة الأولى هو كما يلى :

	المدينة الأولى	الثانية	الثالثة	الرابعة	الخامسة
فى ٧٣ دولة	١	٠ر٣١٥	٠ر٢٠٠	٠ر١٤٠	٠ر١٢٠
استراليا (ولايات)	١	٠ر٠٦٧	٠ر٠٤٠	٠ر٠٢٤	٠ر٠١٩
البرازايل (ولايات)	١	٠ر٢١٠	٠ر١٣٥	٠ر١٠٥	٠ر٠٧٨
كندا (مقاطعات)	١	٠ر٣٤٠	٠ر٢٢٠	٠ر١٤٠	٠ر٠٧٨
الولايات المتحدة	١٤	٠ر٤٤٠	٠ر٢٩٥	٠ر٢٨٠	—
الولايات المتحدة (ولايات)	١	٠ر٤٢٥	—	٠ر٢٠٠	٠ر١٦٥
الاتحـــاد السوفييتى (جمهوريات)	١	٠ر٣٧٥	—	—	—
قاعدة الرتبة ـ الحجم	١	٠ر٥٠٠	٠ر٣٣٣	٠ر٢٥٠	٠ر٢٠٠

هكذا نرى الأغلبية العظمى من كل الحـالات ـ فى كل المراتب المعطاة ـ تختلف فى حجمها الفعلى عما تقتضيه القـاعدة اختلافا خطيرا · ولهذا ينتهى ستيوارت الى أن قاعدة الترتيب ـ الحجم ليس لهـا أساس منطقى ، وان وجدت فعلا فى بعض الحالات المحدودة التى ذكرها تزييف · فاذا هى وجدت ، فهذا لأن أرقام الأحجام اذ تتدهور عن التوزيع السلمى الـذى يراه كريستالر يمكن أن تتحـول بالصدفة الى متتالية من نـوع ن/١ · والملاحظ أن قاعدة تزييف تتعـارض تماما مع قانون المدينة الأولى لجيفرسون ، وأهم مـن ذلك أنها لو صحت لكان معنى ذلك أن هـرم المدن فى كل اقليم أو دولة هـو صورة منمطة لا تبديل لها ، وهو أمر لا يمكن للجغرافى أن يقبله لأنه ينكر تماما أن توزيع الأحجام فى هرم المدن تلخيص رقمى بليـغ لكل شخصية الاقليم من حيث قوى التركيز أو التشـتت الجغرافى سـواء طبيعيـة أو بشرية تاريخيـة أو معاصرة ··· الخ ، والأرجح أن قاعدة تزييف ليست قاعدة ، وانمـا مجرد صدفة احصائية لابد أن تظهر أحيانا فى أى منحنى عـادى للتوزيع · ولكنها لابد بعد ذلك أن تتحطم بسبب عامل النمو · فمثلا حين استنبط تزييف قانونه عن الولايات المتحدة كانت نيويورك ضـعف شـيكاجو ، وهذه ضـعف لوس انجلس · والآن تفوقت لوس انجلس على شيكاجو ، دون أن تصبح ضعفها · وبذلك اختلت متتالية الرتبة ـ الحجم كلية ·

ضوابط الحجم

الحجم هو المظهر الكمى لعملية التركيز · وهو بهذا ناتج نهائى لتفاعل عدد من القوى والضوابط والاتجاهات التى تؤلف هذه العملية · ويمكننا أن نحلل هذه الى العوامل الأولية الآتيـة ، ضوابط جغرافية ، وضوابط حضارية ، وضوابط بشرية ، وضوابط ايكولوجية · وتتغلب مجمـوعة على أخرى فى بعض الحالات ، وقد لا تفسر بعض الحالات الا بكل هذه الضوابط ، وهكذا ·

الضوابط الجغرافية

يقصد بها الضوابط النابعة اما من الموقع ، راما من مساحة الاقليم أو شكله ، واما من سطح الأرض ونمط اللاندسكيب ، واما من المناخ ٠ وهى بذلك ضوابط أقرب الى الثبات نسبيا ، ولكنها ليست ملزمة ٠

١ ـ الموقع ٠ فللموقع دور تحجيمى هام ، بل ان الحجم هو المقياس الكمى الوحيد ـ الترمومتر ـ لأهمية الموقع ٠ فالوقوع على جبهة مائية ، لا سيما الساحلية ثم النهرية ، يعنى تسهيلات خاصة للمواصلات والنشاط ، وبالتالى تساعد على نمو المدن الكبرى ٠ وقد قام هنتنجتون ووليامز باحصاء المدن الكبرى التى تزيد عن ٢٠٠ الف نسمة فى العالم حوالى ١٩٣٤ وتصنيفها بحسب الموقع ، فكان هناك :

٩٣	ميناء بحريا	بمتوسط حجم قدره	٦٣١ الفا
٩	ميناء بحيريا	بمتوسط حجم قدره	٧٥٢ ألفا
٤٢	ميناء نهريا	بمتوسط حجم قدره	٦٥٣ الفا
٤٦	على غير جبهة مائية بمتوسط حجم قدره		٤٦٤ ألفا

وهكذا رغم أن المواضع التى تطل على جبهة مائية لا تساوى ١ ٪ من المواضع البحرية ، الا أن على الأولى من المدن الكبرى ٣ أضعاف ما على الثانية ، وأهم من ذلك أن متوسط الحجم أكبر ٠ وربما كان الموقع البحرى أهم عادة من النهرى ، اذ غالبا ما يكون متوسط الحجم أكبر ومعدل النمو أشد فى الحالة الأولى ٠ هذا يتضح فى الولايات المتحدة مثلا ، كما يتبين من تطور الأحجام بين ١٩٠٠ ، ١٩٥٠ ، باعتبار ١٩٠٠ رقما قياسيا ٠

المدينــة	١٩٠٠	١٩٥٠	الرقم القياسى للنمو
ــ مواقع المياه العميقة			
لوس انجلس	١٠٢ر٠٠٠	١ر٩٧٠ر٠٠٠	١٩٢٣
هوستون	٤٤ر٠٠٠	٥٩٦ر٠٠٠	١٣٤
دترويت	٢٨٥ر٠٠٠	١ر٨٤٩ر٠٠٠	٦٤٧
ســـياتل	٨٠ر٠٠٠	٤٦٢ر٠٠٠	٥٧٣
كليفـــلند	٣٨١ر٠٠٠	٩١٤ر٠٠٠	٢٣٩
نيويورك	٣ر٤٣٧ر٠٠٠	٧ر٨٩١ر٠٠٠	٣٢٠
توليــدو	١٣١ر٠٠٠	٣٠١ر٠٠٠	١٢٧
ميــلووكى	٢٨٥ر٠٠٠	٦٣٧ر٠٠٠	٢٢٠
ــ مواقع نهــرية			
كانساس سيتى	١٦٣ر٠٠٠	٤٥٦ر٠٠٠	٢٧٨
لويفيــل	٢٠٤ر٠٠٠	٣٦٧ر٠٠٠	١٨٠
بتسبرج	٤٥١ر٠٠٠	٦٧٦ر٠٠٠	١٥٠
سانت لويس	٥٧٥ر٠٠٠	٨٥٦ر٠٠٠	١٤٩
سنسناتى	٣٢٥ر٠٠٠	٥٠٣ر٠٠٠	١٥٤

ويترتب على هذا الضبط الهام ، نمط توزيعى يكاد يكون قــاعدة فى كل القارات · فكلما تحركنا من الســاحل الى الداخل فى كل قارة ، كلمــا قلت أحجام المدن باطراد ، بمعنى أن أكبر مدينة تالية للمدينــة الســاحلية فى موقعها نحو الداخل تكون على الأرجح أصغر حجما ، وأكبر مدينة تاليــة لهذه الأخيرة تكون أصغر وأصغر ، وهكذا · هذا يتضح فى أوربا جدا ، وفى آسيا ، وفى الأمريكتين ، وفى افريقيا واستراليا بصــورة خاصة حيث يكون الانتقال من الأحجام الساحلية الى الاحجام الداخلية انتقالا عموديا أو شبه عمودى ··

٢ ـ المساحة · ومساحة الاقليم مهمة فى تحديد الأحجام ، فكلما اتسعت المساحة الجغرافية والاكيومينية كلما تحتم تعدد المراكز الكبرى ، فلا تكون هنـاك مدينة أولى طاغية بل تقـوم مدينتان أو ثلاث رئيسية شبه متكافئة · مثال ذلك البرازيل وكنســاس وأوكلاهوما وتكســاس · وكذلك فى المساحات الزراعية المتجانسة الكبيرة ، كما فى البرتا وسسكشوان · ويمكن اعتبار وجود ثلاث مدن كبرى فى الولايات المتحـدة ، نيويورك وشيكاغو ولوس انجلس ، نتيجة للانفساخ القارى لا سيما مع تمزق الاكيومين بين الشرق وأقصى الغرب ومع ظاهرة ثنائية المحيط ·

٣ ـ الشـكل · أما شكل الاقليم فله تاثيره عـلى الاحجام · فالاقـاليم المستطيل أو الشريطى الضـيق attenuated ، لا سيما اذا تقطع الاكيومين ، لا يترك مجالا للتركز ، بل يفـرض توزيع الثقل المدنى على عدة احجام شبه متكافئة : ايطاليا ، جـاوه ، نيوزيلند ، فلوريدا · وفى أستراليا فى « الهـلال الخصيب » فى الشريط الساحلى ، يوزع الثقـل على ٣ ـ ٤ مدن متكافئـة تقريبا · كذلك شريط ساحل أنام المقطع الى جيوب ، وكذلك شريط سـاحل الجزائر ، وبالمثل الصعيد ·

٤ ـ السطح · (أ) المركزية · أما عن نمط اللاندسكيب ، فحيث تتقتل خطوط التضاريس بقوة ، وتتجمع مظاهر السـطح فى عقد أو بـؤر ، أى حيث تشتد العقدية الطبيعية . فان الطبيعة تشير بكلتا يديهـا الى تركيز قـوى ، أى الى تحجيم ضخم · أى أن توزيع أحجام المدن فى الاقليم مقيـاس ـ جزئى على الأقل ـ للتوجيه الجغرافى للاندسكيب ، ويكون هذا أقـوى بطبيعة الحال فى المناطق المضرسة · فمثلا تضخم القـاهرة وسيادتها الطـاغية بصـورة مزمنة هو انعكاس مباشر للمركزية الاكيومينيـة والطبوغرافية العارمة عنـد رأس الدلتا وقمة الوادى · عـلى النقيض من هذا دمشـق فى الشـام حيث

التمزيق والتشتيت الجغرافى يجحدها البؤرة العقدية الطاغية ، ومن ثم لا تظهر مدينة بشكل قوى بل تتعدد الأحجام المتقاربة المتناطحة كدمشق وحلب ٠

وحيث تتقطع التضاريس تتعدد المراكن المتكافئة بدل التركيز فى نقطة كبرى سائدة : يوغوسلافيا ، جنوب افريقيا ، اسبانيا ٠ مثال آخر : اقليم أطلس : فمدينة تونس تطغى فى تونس طغيانا حجميا تاما لأنها بؤرة قمية للخطوط الاكيومينية والتضاريسية الثلاثة الرئيسية : « الساحل » ووادى مجرده وساحل الشمال ٠ على النقيض من هذا تماما مدينة الجزائر التى لا تظهر بقوة على بقية مدن الجزائر الهامة ، لأن طبيعة الساحل الشريطية المتقطعة الى جيوب تدعو الى التشتيت لا التركيز ٠ وفى المنزلة بين المنزلتين المغرب ، حيث تأخذ صورة الجبال والسهول وضعا وسطا بين التركيز فى فرنسا حيث الاكيومين ملموم متماسك ٠ ولا مفر من أن نعتبر التوجيه الجغرافى الطبيعى مسؤولا جزئيا عن تفسير كثير من المتناقضات الحجمية : مثلا : القاهرة ضعف حجم روما ، بينما أن ايطاليا ضعف سكان مصر ٠

صورة هيراركية الأحجام فى الاقليم اذن تعكس بل تلخص فى بلاغة وايجاز كثيرا من الحقائق الجغرافية الدقيقة كالتوجيه الجغرافى للاقليم ومدى التركين أو التشتيت الطبيعى ٠ فهرم أحجام المدن فى اللاندسكيب ليس مقياسا حضاريا فحسب ، ولكنه مقياس جغرافى له مفهومه الطبيعى كذلك ٠ والحق أن دراسة أحجام المدن فى الاقليم لا تكون صحيحة ولا تستقيم الا بارتياد هذه الحقائق الجغرافية الدقيقة العميقة الدلاله والمغزى ٠

(ب) الارتفاع ٠ والارتفاع من أهم عناصر السطح التى تدخل فى تحديد أحجام المدن ٠ فالغالبية الساحقة من مدن العالم الكبرى تقع فى السهول

المنبسطة أو على الأقل فى مناطق معتدلة التضرس والارتفاع . مثل نيويورك وباريس • فالأحجام الكبيرة تنأى عن كل من الارتفاع الكبير والتضرس الشديد • وبوجه عام يمكن أن يقال أن التضرس يزداد مع الارتفاع • فمن حيث الارتفاع ، كان ست فقط من مدن العالم فئة + ٢٠٠ ألف حتى ١٩٢٤ هى التى تقع على ارتفاعات كبيرة : دنفر ، تبريز ، طهران ، تفليس ، مدريد ، مكسيكو سيتى • وحتى هذه ، فيما عدا تفليس التى تقع فى واد عريض ، تجنح الى الأقدام البيدمونتية المعتدلة • فالارتفاع مضاد لنمو الأحجام الكبيرة • فمع الارتفاع يرتفع سقف العمران والنشاط البشرى ، ومعه المدن •

ولنمثل • معظم مدن واحات وسط آسيا تقع على ارتفاع يزيد على ١٠٠٠ متر : طهران بنحو ٢ ــ ٣ ملايين على ارتفاع ١١٣٠ مترا ، اصفهان ٤٠٠ ألف على ارتفاع ١٥٨٥ مترا ، وكابول بنحو ٥٠٠ ألف على ارتفاع ١٨٠٠ متر • ومعظم مدن التبت وجنوب غرب الصين الدينية تقع على ارتفاعات أعلى ، ولكن الأحجام أقل بكثير : لاسا على ارتفاع ٣٥٥٠ مترا ، Chigatze ٣٩٢٠ مترا ، Gyangtse ٤٠٠٠ متر ، Phan ٤٥٥٠ مترا • وقد لاحظ راتزل أنه من بين المدن + ١٠٠ ألف على أيامه لم يكن هناك الا ميونيخ تزيد على ٥٠٠ متر ، وكان الباقى أقل من ١٠٠ متر ، وأغلبيتها فوق سطح البحر ببضعة أمتار فقط • هذا عن الارتفاع فى ذاته •

(ح) التضرس • أما التضرس فربما كان أكثر خطرا • فالمدن المبنية على مواضع منحدرة أو وعرة حقا ، مثل سان فرنسسكو وهونج كونج ، نادرة • فالموضع المنبسط شبه ضرورة ، حتى أن بعض المدن مثل سياتل وبوسطن سوت كثيرا من أراضيها الوعرة وملأت بموادها الأجزاء الضحلة من مرافئها • فالارتفاع والتضرس معا لا يسمحان بنمو المدن الكبيرة ،

لا لمجرد تناقص قيم الموقع مع الارتفاع ، أو انكماش رقعـة المواضع السهلية مع التضرس ، وانما كذلك لتزايد مشكلة المواصلات والحركة بصورة خطيرة ، وتدهور المناخ وقسوته ، ولتناقص الموارد والامكانيـات الاقتصادية عـامة والزراعيـة خاصة ، ولتخلخل السكنى والكثافة البشرية عـامة ، هذا عـدا مسألة الحد الفيزيولوجى للحياة بعد ارتفاعات معينة ٠

الارتفاع والتضرس اذن ، مباشرة وغير مباشرة ، تكبت الحجـر وتئده ٠ والقاعدة الأصولية أنه من السهول الى المرتفعات ، وفى داخل المرتفعـات نفسها ، يتحقق نمط توزيعى خاص تتراتب فيـه الأحجام والأهميـة ترتيبـا تنازليا من البيدمونت حتى قلب المرتفعـات ٠ ولا يتعارض مع هذه الهيراركية سوى وجود تركزات موضعية ، كالتعدين خاصة وبعض الصناعة ، ولكنهـا لا تخفيها وان عقدتها ٠ واذا كان الارتفاع فى العـروض الباردة يزيد فى طرد المناخ للحياة المتطورة ، فان كاتبا مثـل تيلور يتخيل فى « نبـوءة متطوحة جدا » كما يعترف ، فى المستقبل البعيد قد تبنى المدن على أعماق كبيرة فى جوف القشرة الأرضية لتفيد من دفء الأعماق ٠

كذلك تتعدل العلاقة العكسية بين الكنتـور والحجم فى العروض السفلى حيث يصبح للكنتور قيمة اكيومينية خاصة كما نعلم ٠ لا سيما اذا اقترنت زيادة الكنتور بتناقص التضرس كما فى الهضاب العليا ٠ والمثـل الكلاسيكى هو السهول العليا فى الأنديز Altiplano حيث تتركز أهم وأكبر المـدن فى كنتورات عالية ، بينما تتناقض الأهميات والأحجام كلما هبطنا على السفوح الى منخفضـات المونتانيا Montana الأمزونيـة ٠ ففى المكسيك والأنديز تزيد المدن فوق كنتور ١٥٠٠ متر عنها أسفله ٠ هكذا نجد كوكبة من «العواصم المعلقة » : بوجوتا ، كيتو ، لاباز ، ومكسيكو سيتى ، وكلهـا تتعـلق عنـد التقـــاء الأراضى المعتـدلة بالبـاردة Tierra Templada ، Tierra Fira ،

هذا بينما مدينة مثل فيراكروز على خليج المكسيك لا تحقق الا حجما صغيرا ، وتوصم بأنها مدينة الموتى Ciudad de los Muertos • وبالمثل نجد نيروبى فى كينيا ، وأديس أبابا فى الحبشة ، ومدن الحبشة فى الواقع تتعلق بين كنتورى ١٨٠٠ ، ٢٦٠٠ متر ، عند التقاء الديجا بالوينا ديجا • والجدول الآتى دليل واضح (بالأمتار) •

الحبشة		مرتفعات الانديز					
المدينة	الارتفاع						
هرر	١٨٥٦	مكسيكوسيتى	٢٢٥٦	كوزكو	٣٢٠٠	لاباز	٣٧٠٠
عدوة	١٩٥٠	بوجوتا	٢٦٤٥	أورويا	٣٦٢٥	أورورو	٣٧١٥
جوندار	٢٢٧٠	كيتو	٢٨٥٠	بونو	٣٨٠٠	بوتوسى	٤٠٠٠
أديس أبابا	٢٤٢٤	كونكا	٢٥٨٠	كوتشابامبا	٢٥٦٠	هوانشاكا	٤١٠٠
انكوبر	٢٦٠٠	اركيبا	٢٤٠٠	سكرى	٢٧٠٠		

ومع ذلك فلا بد أن نتذكر انه بعد آفاق كنتورية معينة تعود الأحجام فتتقزم وتنقرض • كما يبدو ان انعكاس العلاقة بين الحجم والكنتور فى العروض السفلى يقتصر غالبا على البيئات الهضبية ، أما الجبلية الحقة أى التى يظل الارتفاع فيها يعنى مزيدا من الوعورة والتضرس فلا تتعدل فيها العلاقة العكسية بين الحجم والكنتور كثيرا • ففى جاوه مثلا ، رغم تحسن المناخ تماما مع الارتفاع ، نجد أن عدد المدن ومتوسط حجمها يتناقص بشكل واضح ، كما يبدو من الجدول الآتى الذى يورده اللزورث هنتنجتون فى كتابه الأخير « ينابيع الحضارة » •

الارتفاع بالقدم	عدد المدن	متوسط حجم المدن،
قرب سطح البحر	١١	١٢٧ر٠٠٠
٢٥٠ ـ ٧٠٠	٦	٧٣ر٠٠٠
٨٠٠ ـ ١٥٠٠	٤	٦٤ر٠٠٠
١٨٠٠ـ٢٥٠٠	٦	٤٩ر٠٠٠

الضوابط الحضارية

من الواضح أن نتيجة الضوابط الجغرافية فى تحديد الحجم نتيجة سالبة لا موجبة ، أو هى لاحقة لا سابقة ، فهى لا تحدد الحجم الفعلى للمدينة أو المعدل العام للأحجام فى منطقة أو فترة ، وان لعبت بعض هذا الدور بعد أن يتحدد الاطار العام لهذا المعدل ٠ أما الذى يضبط هذا الاطار فهو عامل الحضارة ٠ فنوع ودرجة ومرحلة الحضارة ، التكنولوجيا الحضارية بشقيها من تركيب مهنى ومن وسائل النقل والحركة ، وهى كما رأينا التى تحدد درجة ومعدل المدنية ٠

١ ــ درجة الحضارة والمدنية العامة ٠ وهنا نجد أن تحديد احجام المدن الفردية يرتبط تماما أو الى حد بعيد بتحديد درجة المدنية العامة ولايمكن أن يفهم بمنعزل عنها ٠ فبوجه عام كلما ارتفع سقف المدنية العامة كلما ارتفع سقف امكانيات التركيز النقطى ، لأن كلا العنصرين نتيجة لنفس العوامل الحضارية ٠ والسبب فى هذا أن العوامل التى تنمى المدنية العامة ، هى نفسها التى تنمى المدنية الكبيرة أى الأحجام الضخمة ٠ فارتفاع مستوى الحضارة من ناحية التكنولوجيا يعنى زيادة انتاجية الزراعة التى تمكن لانصراف عدد أكبر من السكان الى حرب مدنية ، كما يعنى قدرة سكان المدن هؤلاء على انتاج خدمات وسلع أرقى ٠ وارتفاع مستوى الحضارة

الانتاجية يعنى زيادة الدخل ومستوى المعيشة · وهذا يعنى ظهـور زيادة الطلب على حاجات الرفاهية التى لا تنتج الا فى المدن عـامة والمدن الكبرى خاصة ·

بمعنى آخر ، ارتفاع الحضارة (من تكنولوجيا ومستوى دخل ومعيشة) يخفض نسبة أهميـة الضروريات والغـذاء فى الميزانية ، ويرفـع نسـبة الكماليات وخدمات الرفاهية ، وبالتالى يخفض نسبة القرى والمدن الصغيرة التى تقدم الضروريات وترفع نسبة المدن الكبرى الضخمة التى يمكنها أن تقدم الكماليات والرفاهية · أى ان اثر مستوى المعيشة عـلى تنـاقص القرى والمـدن الصغـرى وتزايد المـدن الضـخمة ليس الا ترجمة لقـانون انجـل Engel's Law عن تطور ميزانية الأسرة بالنسبة للغـذاء · وبالمثل ليس قانون كولن كلارك عن زيادة نسب الحـرف الثالثة على الثانية ، والثانية على الأولى ، مع زيادة الحضارة والدخل ومستوى المعيشة ، ، ليس الا ترجمـة أخرى لنفس القانون · وكلما ارتفع الدخـل ومستوى المعيشة كلما اشـتد الاتجاه الى المدن الأضخم ، لأنها الوحيدة التى يمكن أن توفر مزيدا مـن الرفاهية والمتع ·

والواقع أن الملاحظ أنه كلما زاد دخل الفرد ، كلما زاد الحـد الأدنى لحجم المدينة التى يمكن أن يعيش فيهـا · كذلك أثبتت الدراسـة أن نواحى الانفاق الكبرى للطبقات الغنية هى بعينها التى تحتاج لوجودها وامكان قيامها الى حد أدنى مرتفع جدا لحجم المدينة · ومن النـاحية الأخرى فـان المـدن الكبرى جدا هى وحدها التى فيها مجال كبير حقا من الخيار فى الكماليـات والمرفهات التى ينشدها الأغنياء · بل لقد ثبت أن نسبة الأغنيـاء فى السكان تزداد كلما زاد حجم المدينة ·

هكذا لأن تطور الحضارة يعنى ارتفاع نسبة المدن عامة ونقص نسـبة

القرى ، وفى نفس الوقت يعنى ارتفاع نسبة المدن الكبرى ونقص نسبة المدن الصغرى ، نجد أن العلاقة طردية وثيقة بين نسبة المدنية العامة ونسبة المدنية الضخمة أى الأحجام الضخمة · وكنتيجة لهذا ، فانه كلما ارتفعت الحضارة ، أى ارتفعت الانتاجية ومستوى الدخل والمعيشة ، كلما اصبحت المدن الصغرى أعجز عن اشباع الحد الأدنى المتزايد من حاجات السكان ، فأخذت تتضخم بحيث تنقرض الطبقة الدنيا من الأحجام ، هذا بينما يشتد تضخم الأحجام الكبرى تمكينا لها لتوفير الحاجات العليا المتزايدة أى أن تأثير الحضارة المتزايدة (فى صورة دخل ومستوى معيشة متزايدين) ليس تناقص نسبة القرى فحسب ، وانما فى داخل هرم طبقات أحجام المدن تتناقص أعداد مدن الطبقة القاعدية السفلى ، وتتزايد أعداد مدن الطبقة القمية العليا ·

كل هذا يفسر لماذا كانت نسبة المدنية فى مناطق زراعة القمح فى الولايات المتحدة أعلى منها فى مناطق زراعة القمح فى اوكرانيا مثلا . ولماذا كانت نسبة عدد المدن الكبيرة فى الهرم الحجمى أعلى بالنسبة للأحجام الصغرى وذلك فى الأولى عنها فى الثانية ، فالسبب أن مستوى الدخل والمعيشة اعلى فى الأولى · كذلك فى كل ولاية فى الهند تنخفض فيها نسبة المدنية العامة ، وجد أن نسبة تركز سكان المدن فى المدن الكبرى اقل ·

كذلك فان هذا الارتباط نجده فى العالم كله بصورة عامة ، ويتضح هذا اذا ربطنا بين درجة المدنية العامة ودرجة تركيز المدنية ، أى نسبة المدن الكبرى (+ ١٠٠ الف) ، أى نسبة المتروبوليتانية metropolitanism . فرغم أن هناك حالات شاذة كثيرة لها ما يفسرها من العوامل الخاصة كما سنرى ، فالقاعدة الأصولية العالمية هى أن المدنية تتناسب تناسبا طرديا مع المتروبوليتانية ، أى أنه كلما زادت نسبة سكان المدن عامة فى الاقليم ، كلما زادت احتمالات وامكانيات ظهور أحجام وتجمعات أضخم واضخم ·

٢ - الحرف • أما عن التركيب الحرفى فلكل حرفة من الحرف المدنية تقريبا مدى خاص من الامكانية الحجمية • فالتعدين مثلا لا يخلق الا احجاما متواضعة ضئيلة كقاعدة ، ومعظم مناطق التعدين مثل جنوب ويلز وفرجينيا الغربية وبنسلفانيا وكنتكى وحقول الفحم فى بريطانيا وبلجيكا وألمانيا وفرنسا تمتاز بأنها مرصعة بعديد من المدن القزمية والصغيرة • أما الأحجام الضخمة التى تقوم على التعدين وحده فحسب فشذوذ نادر أكبر أمثلته جوهانسبرج • وهناك من مدن العالم + ٢٠٠ ألف اثنتان فقط تعتمدان على التعدين أساسا : هما كارديف ودنفر •

أما الصناعة فهى التى تسمح حقا بتكتل أحجام ضخمة • والواقع أن تأثير التعدين على الحجم يتم بطريق غير مباشر خلال الصناعة • ومع ذلك فكثير من أثر الصناعة على الحجم يرجع الى الوظائف المترتبة عليها كالتجارة والخدمات • ولهذا فان الصناعة خلقت كثيرا من الأحجام المتوسطة وفوق المتوسطة التى تتفوق على الأحجام المتوسطة التى حققتها العواصم الاقليمية مثلا ، فأى مدينة صناعية انجليزية متوسطة قد تزيد على كليرمون فران أو أى عاصمة اقليمية مشابهة فى فرنسا •

ولكن الحقيقة أن الأحجام العظمى لا تتحقق على يد الصناعة البحتة أو المدن المتخصصة جدا فقط ، وانما تحتاج الى تعدد الوظائف - الى المتروبولس - فليست أكبر مدن العالم هى المدن الصناعية المتخصصة ، وانما العواصم المتعددة الوظائف ، والتجارة هى التى خلقت أعظم تجمعات بشرية فى العالم • قارن العواصم التجارية مثل نيويورك ولندن وطوكيو ، بعواصم الصناعة مثل دترويت عاصمة السيارات وبتسبرج عاصمة الصلب وشفيلد عاصمة القواطع •• الخ • ولقد سبق أن عرضنا كثيرا من الأمثلة الأخرى الدالة فى دراسة الوظائف •

٣ ـ وسائل المواصلات • ولكن اذا كانت درجة المدنية العامة ترتبط بوجه أخص بالتركيب المهنى مباشرة ، فان التحجيم الفعلى للمدينة الواحدة يرتبط خاصة ومباشرة بوسائل المواصلات ، لأن وسائل المواصلات هى الأداة التركيزية المباشرة فى نقطة ، أى فى مدينة • فاذا كانت الحضارة عامة هى عوامل تبخير السكان فى الريف ، فان المواصلات هى عوامل تكثيفهم فى المدن • ومن ثم ارتبط تطور المدن بتطور وسائل المواصلات ، على أساس أن لكل وسيلة قوتها وقيمتها التركيزية المعينة •

فحين كانت وسيلة الحركة الأساسية الأقدام والحيوان ، كان مدى ونفس الحركة المركزية قصيرا مبهورا ، فكانت الطاقة التركيزية محدودة ، وبالتالى كانت الأحجام المدنية الممكنة متواضعة • ومع الطرق والعربات (مثل Turnpike roads, wagons) طال مدى الحركة وزادت امكانيات التركيز • ثم كانت طفرة حجمية مع السكة الحديدية . فقد دفع الخط الحديدى بمجال الحركة وامكانية التركز الى آفاق بعيدة حقا طالما كانت المسافة بين محطة الخط الحديدى وأى نقطة فى المجال الجديد مسافة معقولة • حتى اذا جاءت السيارة مدت هذا المجال الى منتهاه •

غير أن السيارة لمرونتها الخاصة الفريدة أصبحت متناقضة تركيزية فذة ، سببت ثورة عكسية هامة • فاذا كان فى استطاعتها أن تمكن لمزيد من التركيز ، الا أنها فى الواقع مكنت لفيض من التشتيت • ذلك أنها بفضل مزاياها العديدة حررت من ضرورة السكنى فى المدن المكتظة مع استمرار العمل فيها • وبذلك كان تأثيرها على الحجم مذبذبا • فالسيارة بالنسبة للخط الحديدى من حيث القيمة التركيزية ، هى كالكهرباء بالنسبة للفحم من حيث امكانيات التركيز والتشتيت فى الصناعة •

ويجب أن ندرك أن لضبط المواصلات لأحجام المدن وجهين : النقل

خـارج المدينة inter-urban أو بالأحـرى extra-urban ، وبـه تتحـدد امكانيات التجميع والتركيز من الاقليم الريفى فى نقطـة المدينة ، وكان القطـار عاملا ثـوريا فى هذا الصدد · ثم هنـاك النقل داخـل المدينة inter-urban ، وهو لا يقل قيمة عن النقل خارجها لأنه يسـيطر على الحركة فى الحياة اليومية للمـدينة ، حتى أن السـكة الحـديدية ظلت طـويلا عـاجزة عن تحقيـق كل امكانياتها التركيزية نظرا لتخـلف وسائل النقل داخل المدينة واقتصـارها على عربات الخيل (سوارس) ، الى أن كان الترام الكهربى ثم ـ بصـورة خاصة جدا ـ السيارة ·

هكذا اذن سيلاحظ أن قصـة تطـور المواصـلات كانت نحـو المزيد من امكانية التركيز فالتحجيم · وكان لابـد أن يتم هذا عـلى حسـاب الأحجـام الصغرى السابقة · ففى البدء حين كانت امكانيات التركيز ضـعيفة موضعية ، كان نمط المدن السائد هو : عدد كبير من الأحجام الصـغيرة · ثم مـع تطاول نفس الحركة وتزايد الامكانيات التركيزية تعـدل النمط الى : عـدد قليـل من الأحجام الكبيرة · أى أن التباعد بين المـدن ازداد ، وأصـبح عدد كبير مـن المدن الصـغرى القديمة زائدا عن الحـاجة فاختزل فى عملية أشـبه ما يكون بعملية « خف الذرة » ، كما يتضـح فى ظـاهرة المـدن الريفيـة المنقرضـة أو المهجورة أيام دخول السكة الحديدية · ويورد سميلز المثـال الآتى عن تطـور الأحجام فى سمرست بين ١٨٥١ أى عند بدء عصر القطار ، ١٩٣١ ، كدليـل على الاتجاه الى التركيز المطرد ·

فئات الحجم	النسبة المئوية من مجموع سكان المقاطعة: ١٨٥١	١٩٣١
المدن الخمس الكبرى	١٣	٣٠
المدن العشر التالية	٥	١٠
١٧ مدينة أخرى	٤	٤ر٥

الضوابط البشرية

ميزنا الضوابط البشرية عن الحضارية لأن الأولى نابعة من خصائص وتنظيم السكان أنفسهم أكثر منها مرتبطة ارتباطا مباشرا بالفنون الحضارية والتكنولوجيا · ويمكننا أن نفصل الضوابط البشرية الى مجموعتين : عناصر سكانية ، وعناصر اقتصادية · والأولى تشمل الكثافة ، الحالة ، الحجم ، والتاريخ ، والثانية تشمل النظم الاجتماعية ، الايديولوجية ، الاستعمار ، والتخلف ·

١ ـ السكان · (أ) الكثافة · فمن النواحى السكانية ، هناك كثافة السكان · وما قيل عن العلاقة بين درجة المدنية العامة وكثافة السكان ، يقال عن العلاقة بين الأحجام والكثافة · فهناك ارتباط جزئى فقط وذلك لتدخل عوامل أخرى كثيرة ، بحيث يمكن التعميم اذا ظلت العوامل الأخرى ثابتة ، فعندئذ يصبح للكثافة أثر تحجيمى واضح ، ففى داخل الاطار الطبيعى الحضارى الاقتصادى الواحد ، يمكن أن ننتظر أحجاما أكبر فوق الكثافات الأعلى · ولكن تعدد وتعقد تلك العوامل الأخرى يقلل كثيرا من القيمة العملية لهذه القاعدة ·

كذلك يبدو أحيانا أن تأثير الكثافة متذبذب : فشدة تخلخل السكان قد لا تمكن من ظهور أى مدن ذات حجم هام بحيث لا تظهر مدينة على المدن الأخرى ـ مثلا فى مونتانا وايداهو ونيفادا ووييمنج وداكوتا الشمالية · وأحيانا أخرى قد تجعل شدة تخلخل السكان وقلتهم من المدن الشكل الوحيد للاستقرار ، فتوجد مدينة واحدة فقط فى اقليم كبير ، أى فى شبه فراغ اكيومينى ، فتبدو على صغرها كبيرة نسبيا ـ كمناؤس فى الأمزون ، وكمدن واحات الصحراء الداخلية والساحلية · فالكويت مثلا ليست الا مدينة الكويت ، وكذلك البحرين ·

(ب) حالة السكان ٠ ثم هناك حالة السكان ، بمعنى الافراط أو التفريط ، فافراط السكان الريفيين فى البلاد الزراعية المتخلفة يؤدى عادة الى تضخم مصطنع وانتفاخ فى المدن الرئيسية بحيث لا تتكافأ او تتناسب درجة المدنية مع المتروبولتانية ، فتصبح المدن الكبرى الى حد معلوم مجرد طفح ريفى لا وظيفى ٠ هذا واضح فى دول البحر المتوسط وخاصة ايطاليا ، وفى كثير من الدول الشرقية المكتظة كمصر والهند وجاوه ٠ مثال ذلك القاهرة + ٥ ملايين ، وجاكرتا ٣ر٥ مليون ٠٠٠ وقد ضاعفت الحرب الأخيرة من عملية « الخروج الريفى » الى المدن فى كل هذه الحالات بصورة حاسمة ، حتى لتعد خط تقسيم هاما فى تاريخ المدنية والمتروبوليتانية فيها ٠

(ج) الحجم ٠ هناك بعد هذا حجم السكان ، ويقصد به مجموع السكان العام فى الوحدة الاقليمية أو السياسية ٠ ولا شك ان تباين الأحجام يتوقف على مركب معقد من العوامل ، ولكن فى حدود هذه الضوابط ، لابد عادة من حجم سكانى عام معين حتى يتحقق الحجم المدنى المعين ٠ فيجد مارك جفرسون انه فى أوربا لابد من مجموع سكان قدرده ١٠ ملايين حتى يمكن لمدينةمليونية أن تقوم ، ولا يوجد شذوذ لهذا الا كوبنهاجن فى الدنمرك ٠ فمثلا لا يمكن بطبيعة الحال للدنمرك أو بلجيكا أو السويد أن تغل مدينة فى حجم باريس أو لندن ! ولا يمكن للبنان رغم شدة التركيز أن يجعل بيروت فى حجم القاهرة ! بل لا يوجد هرم أحجام مدن (هيراركية) حقيقى اذا كان حجم السكان قليلا جدا ٠

على أن هذا الربط والضبط واه جدا ٠ فهو لا يفسر حالات ومتناقضات عديدة مثل قلة سكان استراليا وكثرة الأحجام المدنية فيها ٠ ولا يفسر كيف أن جاوه فى حجم سكان بريطانيا ، ولكن أحجام المدن فيها لا تزيد عما فى استراليا ٠ لا ولا يفسر كيف أن بوينوس ايرس تحقق حجما قدره ٦ر٩ مليون

فى الأرجنتين حيث مجموع السكان ٢١ مليونا ، بينما فى البرازيل لا تزيد ريودى جانيرو عن ٣ر٤ مليون مع أن السكان ٩٤ مليونا !

(د) التاريخ · يبقى أخيرا تاريخ السكن ، بمعنى قدم أو حداثة المدينة · فالسؤال هو : هل كلما طال العهد بالمدينة كلما زاد حجمها ؟ بمعنى آخر : ما العلاقة بين أعمار وأحجام المدن ؟ قد يظن لأول وهلة أن الحجم وظيفة للتكتل الزمنى ، ولكن الحقيقة أكثر تعقيدا من هذا · لهذا قام سوروكين بدراسة على مدن العالم الكبرى + ١٠٠ ألف فى ١٩٢٠ ـ فاستبعد المدن التى لم يمكن تحديد أعمارها ، ووجد الصورة الآتية :

فترة النشأة	العدد	النسبة المئوية
منذ ما قبل الميلاد حتى القرن ٥	٦٧	٨ر١٨
من القرن ٦ الى ١٠	٦٩	٤ر١٩
من القرن ١١ الى ١٥	٧٥	٢ر٢١
من القرن ١٦ الى ٢٠	١٤٤	٥ر٤٠
المجموع	٣٥٥	٩ر٩٩

وقد كشف سوروكين علاقة طفيفة بين عمر المدن وحجمها الحالى ، ولكنه وجدها طفيفة وغير مطردة بالنسبة للبلاد المختلفة · فكثير من المدن القديمة لا زال صغير الحجم للآن · وعلى هذا انتهى سوروكين الى أن الفكرة الشائعة من أنه كلما كانت المدينة أقدم ، كلما كانت أكبر حجما ، فكرة ليست صحيحة تماما · وفى مصر يمكن أن نرى بسهولة أن المدن الحديثة بنت القرن الماضى ـ مدن القنال ـ قد تغلبت فى الحجم على كثير من المدن القديمة الداخلية : بورسعيد > طنطا ، السويس > المنصورة ·

٢ ـ الاقتصاد . اذا انتقلنا الى العوامل الاقتصادية ، أدركنا على الفور أهمية النظم الاقتصادية . ففى المجتمع الزراعى الاقطاعى تؤدى الملكية غالبا الى طرد سكان الريف حتى تتورم بهم المدن . كذلك تؤدى الملكية الغيابية absentee landlordism الى تركيز الثروات والأفراد والخدمات فى المدن حتى تنتفخ أحجامها . أما الراسمالية الصناعية وما تعنيه من المنافسة والعشوائية laissez-faire ، فتؤدى الى انتفاخ المدن الصناعية « وأحجام الماموث mammoth cities » . ووجود مجتمع طبقى بلا طبقة وسطى يميل الى خلق هرم أحجام مدنى غير متزن ـ بلا طبقة وسطى حجمية ـ كما كان فى مصر .

وللايديولوجيات المذهبية والسياسية والاقتصادية آثار بعيدة فى التحجيم. فالوطنية الضيقة والأبهة السياسية قد تدعو الى تضخم العواصم اكثر مما ينبغى . فمثلا كانت الفاشية العمالية فى أرجنتين بريون عاملا حاسما فى تضخيم بوينوس آيرس . وعلى العكس ، نجد الاشتراكية ـ منذ ماركس ـ تصر بقوة على تحديد الأحجام لتصفية النظام الطبقى فى المجتمع من ناحية ، ولضمان السلامة القومية بالنسبة للأخطار العسكرية من الناحية الأخرى . ولهذا نجد الاتحاد السوفييتى يضع « سقفا » لنمو موسكو كان قدره ٥ر٤ مليون نسمة (موسكو الكبرى كلها اليوم ٧ ملايين) ، ويصفى أحجام المدن السابقة على جبهة الحدود الغربية ، ويعمل على نشر الاحجام المتوسطة بأعداد كبيرة . ولا شك أن التنظيم السياسى والتخطيط المذهبى مسؤول الى حد معين عن متناقضة حجمية كالآتية . بوينوس آيرس فى حجم موسكو (٦ ـ ٧ ملايين) . بينما أن سكان الاتحاد السوفييتى قدر سكان الارجنتين نحو ١٢ أو ١٣ مرة !

كذلك لا يمكن أن نفسر أحجام المدن العملاقة فى غرب أوربا جزئيا الا

بتكديس مكاسب الاستعمار ، بينما نجد فى المستعمرات أحجاما منقوصة لنفس هذا السبب . وفى مناطق الاحتكاك الحضارى المتخلفة تميل الأحجام الى التضخم ، لأن البلد المتخلف الفقير لا يملك أن تتعدد فيه الأحجام الكبيرة ، فيركز كل موارده واستيراده الحضارى فى مركز واحد ضخم بينما تظل المدن الأخرى تافهة : كما فى وحدات الصين الهندية المختلفة ، واندونسيا ، والهند ، ومصر ، وأكثر من ذلك كثيرا فى الدول الافريقية الجديدة .

الضوابط الايكولوجية

يقصد بها عمليات داخلية وميكانيكيات تلقائية فى صميم ايكولوجية المدن تؤثر فى تحديد أحجامها . ويمكننا أن نتبع فى تصنيف هذه الضوابط التصنيف العام للايكولوجيا الى الأوتيكولوجيا autecology أو ايكولوجية الفرد ، والسينيكولوجيا أو ايكولوجية المجتمع synecology . ولكن من الناحية العملية لا يمكن عزلهما عن بعضهما البعض لأن أى مدينة لا تعيش تحت ناقوس زجاجى مفرغ ، فلا يمكن فهم حجم المدينة الواحدة منعزلا ومستقلا عن أحجام المدن كلها فى الأقليم ، أى لا يمكن فهم الأوتيكولوجيا خارج الاطار السينيكولوجى .

فمن الناحية الأوتيكولوجية يهمنا أن نتعرف على القوانين الأساسية المتأصلة فى تاريخ حياة المدينة الواحدة ، كالمدينة فى اقليمها الريفى وكيف تؤثر فى الحجم . ومن الناحية السينكولوجية نرى أن المدن فى الاقليم مجتمع متفاوت المواهب والأحجام يتصارع من أجل البقاء - يساوى هنا من أجل الحجم . فدليل النجاح النمو وزيادة الحجم ، وهو ضمان البقاء . والمهم أن نعرف كيف تتعايش المدن فى ظل هذه الهيراركية . ويمكننا أن نحدد فى ايكولوجية الحجم عدة قوانين أساسية ، أحدها ينصرف الى الأوتيكولوجيا أى يصدق على كل مدينة ، والباقى الى السينيكولوجيا أى تختص به مدن مختارة دون غيرها .

١ ـ قانون المضاعفات law of the multipliers · تسبب طبيعة المدينة الوظيفية آلية حجمية عالية فى تاريخ حياة المدينة الواحدة تشبه الزنبرك · فأيا كانت الوظيفة أو الوظائف الأولية القاعدية basic التى تقوم لها أو عليها المدنية ، فلابد لها كما رأينا من وظائف تابعة ancillary ثانوية · والأولى هى city-founders والثانية هى city-fillers عند زومبارت ، الأولى هى المسمار المحوى والثانية هى شرنقة « المضاعفات » multipliers · وكما أن المسمار دقيق الحجم رغم أهميته الحيوية ، والشرنقة منتفخة ضخمة على خفة وزنها . فكذلك يثبت التحليل الاحصائى أن الجزء الأكبر من أحجام المدن انما يرجع الى الوظائف التابعة الثانوية ، بل ان كل تطور فى مستوى الحضارة والمعيشة يزيد فى هذا الاتجاه ·

٢ ـ قانون « الحجم يورث الحجم » · فى تصارع المدن فى الاقليم من أجل الحجم والضخامة ، وتنافسها على مجالات النفوذ ، تحاول كل مدينة أن تفيد الى جانب كل مواهبها القائمة والكامنة من موقع وعقدية ·· الخ ـ من حجمها القائم · فكلما كانت المدينة أكبر حجما ، كان معنى ذلك أن تقدم فرصا أكبر للسكان والوظائف وانها أكفأ حضاريا واقدر على اجتذاب ما يستجد منها ، وذلك مهما تضاءلت ميزاتها ومواهبها الأصلية لأنها بذلك تمثل بيئة « جاهزة » من قبل لما قد يجد من وظائف لن تحتاج فيها الى التكاليف الابتدائية initial outlay الباهظة التى لا مفر منها فى مدن صغيرة أو جديدة ، بمعنى آخر تمثل بيئة جاهزة تمتاز « بالوفورات الخارجية » ·

بذلك تتداعى الوظائف ، ويتضخم الحجم باطراد بمعادلة الربح المركب ، فيصبح قانون النمو هو قانون كرة الثلج كما رأينا فى دراسة الوظائف · وهكذا يستمر هذا الوضع حتى نصل فى النهاية الى نقطة قد يصعب فيها تعليل التضخم المطرد فى حجم المدينة بأسباب أو ضرورات واضحة أو

مفهومة ، ويصبح المبرر الوحيد للحجم اللاحق هو مجرد الحجم السابق ، ويصبح النمو وظيفة للحجم ، ويتناسب معه تناسبا طرديا · وبفضل هذا النجاح الحجمى تستطيع المدينة أن تخفى أو تعالج أيا من عيوبها ونقاط ضعفها الأصلية · وبهذا تصبح المدينة كائنا عضويا ناجحا going concern له قوة اندفاع وثقل · ومعظم الدراسات التفصيلية تثبت أن أعظم المدن نموا هى أكبرها حجما · أى أن « الحجم يورث الحجم size begets size» ولا شك أن هذا يفسر الاتجاه العالمى المطرد من المدينة ذات الأحجام المتواضعة المتجانسة الى المتروبوليتانية المتنافرة الأحجام ، لأن المدن تكتسب فى النهاية جاذبية تتناسب مع ثقلها ·

ولقد حاول البعض ـ مثل كيرى Carey ـ ان يخرج من هذا نظرية ميكانيكية فى نمو المدن · فشبه السكان بالجزيئات molecules التى تخضع لقانون التجاذب الاجتماعى الى بعضها البعض ، وان التجاذب هنا فى المجتمعات البشرية كما بين جميع مظاهر العالم المادى يتناسب تناسبا طرديا مع الكتلة (أى حجم المدن) ، وعكسيا مع المسافة (أى البعد عن المدن) · ولكن هذه النظرية الجبرية الميكانيكية تنقد لأنها لا تعبر الا عن ضابط واحد من بين مجموعة كبيرة ، ولو صدقت لكان معناها جدلا ان تظل المدن الكبرى تبتلع المدن الصغرى بالتدريج حتى تتجمع كلها فى مدينة واحدة فقط ، وذلك فى الدولة الواحدة ـ ثم نظريا فى العالم كله ··

٣ ـ قانون الحجم والتباعد · يترتب على قانون (الحجم يورث الحجم) أن يصبح قانون النمو وتطور الحجم هو اتجاه « رأسمالى » نحو التطرف : افقار الصغير واثراء الكبير ·(to those who hath shall be given) وأن المدن كالسمك : الكبير منها يأكل الصغير (allometric principle)

ولكن كيف يتم هذا فى الاطار الاقليمى ؟ ان أول وأشد تاثير لمدينة ناجحة

تتضخم سيسرى بطبيعة الحال فى أقرب المدن من مجالها ، ويقل بالتدريج فى المدن الأبعد عنها • أى أن المدينة الناجحة انما تتضخم سواء مباشرة أو غير مباشرة على حساب المدن المحيطة ، وأن للمدينة الضخمة تاثيرا تحديديا على أحجام المدن المجاورة • وهذا التأثير يتناسب مع البعد عن تلك المدينة الكبيرة • بمعنى آخر نعود الى موضوع التباعد كضابط عالمى من ضوابط الحجم • وليس من السهل أن نحدد الفاعل والمفعول به ، السبب والنتيجة ، بين الحجم والتباعد ، ولكن الصحيح أنهما جانبان لنفس الشىء وانهما مضاف ومضاف اليه ، ولا يمكن تفسير الواحد بدون الاشارة الى الآخر • وقد رأينا كيف حدد كريستالر ميكانيكية هذه العلاقة ، ولكنه بالغ فى تقدير أهميتها لأنها ليست الا ضابطا واحدا بين مجموعة عديدة •

وقد عبر جفرسون تعبيرا جغرافيا قويا عن العلاقة العكسية بين الحجم والمسافة يتمشى مع قانون الغاب ، فقال أن المدن الكبرى كالأشجار العمالقة فى الغابة ، تحرم الأشجار الصغرى من الوصول الى الضوء وتقضى عليها بالقزمية ونقص النمو • فهى تميل الى أن تنتقص من نمو وحجم المدن الصغيرة المجاورة التى تقع فى « ظلها » • ذلك لأنها تحتكر كل نمو وتجتذب اليها كثيرا من عناصر ووظائف تلك المدن الصغرى وتأسرها لنفسها • ويزداد هذا الأثر التحديدى الوائد كلما زاد حجم المدينة الكبرى • كما انه لا يقتصر على حدود الاطار القومى الواحد ، بل يتعداه الى الاطار الدولى ، فأمستردام كانت تكون أكبر حجما لو لم تكن لندن وباريس وبرلين على هذا الدرجة من القرب •••

٤ ــ « قانون المدينة الأولى law of the primate city » • هذا القانون الذى يبرز بقوة فى سينيكولوجية المدن ينبع من القوانين السابقة ،

وقد توصل اليه أيضا مارك جفرسون · ففى داخل الاطار المساحى الواحد تبرز مدينة واحدة على المدن الأخرى وتظهر عليها بشكل لا يتناسب مع الترتيب التدريجى · ففى ٢٨ دولة وجد جفرسون أن أكبر مدينة يزيد عدد سكانها عن ضعفى المدينة التالية مباشرة ، وفى ١٨ دولة تزيد عن ٣ أمثالها · وفى المتوسط العام لأغلب الحالات وجد أن النسب بين « المدينة الأولى » والثانية والثالثة هى على الترتيب ١٠٠ : ٣٠ : ٢٠ ·

ويرى جفرسون أن المدينة الأولى هى عادة عاصمة الدولة الوطنية ، وانها تعبر اكثر من اى مدينة غيرها عن الكيان الوطنى وتساهم أكثر من أى مدينة أخرى فى توحيد الامة · ولكن تمثل العواصم الاتحادية (الفيدرالية) شذوذا لهذه القاعدة مثل وشنطن وكانبرا وبرن ولاهاى ، وكذلك العواصم المستحدثة مثل انقره ودمشق والرياض وكراتشى ودلهى · كذلك تكون أولوية المدينة الأولى اشد وأقوى كلما كانت الأمة قديمة الوحدة مثل بلجيكا وفرنسا والمانيا حيث تقترب اقدار المدن الأولى فى كل منها من النسبية العامة ١٠٠ : ٣٠ : ١٠ ، ولو أن أسبانيا لظروفها الخاصة المعروفة شذوذ واضح · هذا بينما تقل أولوية المدينة الأولى فى الأمم الحديثة التى لم تنشأ وتتوحد الا حديثا ، مثل ايطاليا واستراليا وجنوب أفريقيا ودول الكومنولث عامة بدرجة جعلت جفرسون – بعد أن وجد أنها ليست « بلادا » – ينتهى الى أن « المدينة الأولى الفعلية لدول الكومنولث ليست سدنى ولا تورونتو ولا الكاب ··· الخ ، وانما لندن » ·

والجدول الآتى للقانون يعطى الرقم القياسى ١٠٠ للمدينة الأولى ·

الدولة	المدينة الأولى	المدينة الثانية	النسبة
النمســا	فيينــا	جراتز	٨
الدنمرك	كوبنهابن	أورهوس	١١
المجــر	بودابشت	تسجد	١٣
انجلترا	لنــدن	ليفربول	١٤
المكسيك	مكسيكوسيتى	خوادا لاجارا	١٨
رومانيا	بوخارست	تشيزينيف	١٨
بيرو	ليمــا	كلاو	٢٠
الأرجنتين	بوينوس آيرس	روزاريو	٢٢
تركيــا	استانبول	أزمير	٢٣
كوبا	هبانا	هولجوين	٢٥
بوليفيــا	لاباز	كوتشابامبا	٢٦
فنلنده	هلسنكى	فيبورى	٢٦
شيلى	سنتياجو	فلباريزو	٣٠
بلجيكا	بروكسل	انفرس	٣٠
سويسرا	زيوريخ	بازل	٥٩
ايران	طهران	تبريز	٦١
البرازيل	ريودى جانيرو	ساو باولو	٦٦
يوغوسلافيا	بلغراد	زغرب	٧٠
نيوزيلند	أوكلند	ولنجتون	٧٠
أفغانستان	كابول	قندهار	٧٥
هولنده	امستردام	روتردام	٧٦
روســيا	موسكو	لننجراد	٧٦
كندا	مونتريول	تورونتو	٧٧
الهند	كلكتا	بومباى	٧٩
جنوب أفريقيا	جوهانسبرج	كيبتون	٨٠
أستراليا	سيدنى	ملبورن	٨٠
أسبانيا	برشلونة	مدريد	٩١
ايطاليا	روما	نابولى	٩٦

ويبدو أن من الممكن لنا أن نعمق قانون الأولوية على ضوء التطور التاريخى . فنسبة الأولوية لا تزداد فقط حيث النضج السياسى الوطنى ، وانما كذلك فى المرحلة البدائية القصوى « الخام » من المدنية فى الاقليم . فما لدينا من أرقام عن أحجام المدن فىأولى مراحل الفترة الحديثة تدل على أن نسبة أولوية المدن الأولى قد تناقصت مع اطراد النمو المدنى العام ، وأن الأولوية فى هذه المرحلة يمكن أن تكون أكبر منها بكثير فى أشد حالات النضج المدنى والوطنى .

فمثلا القرن ١٧ كانت الأهمية النسبية لكل من لندن وباريس بين مجموع المدن الانجليزية والفرنسية على الترتيب أكبر بكثير مما هى الآن . فرغم أهمية برستول المتزايدة حينئذ ، كانت لندن ٧٠٠ الف تليها برستول وناريتش ٣٠ ألفا كل ثم يورك واكستر ١٠ آلاف كل ، بل كانت لندن أكبر بكثير جدا من مجموع كل المدن الأخرى معا . وبالمثل باريس فى فرنسا . ويبدو أن نفس الوضع كان فى مصر فى فجر الفترة الحديثة . فالحملة الفرنسية تعطى القاهرة ربع مليون (٢٦٠ ألفا) من مجموع قدره ٥ر٢ ، بينما كانت المدينة الثانية دمياط ٢٠ ألفا فقط . ولهذا فتضخم الأولوية البالغ الافراط صفة بدائية تميز المراحل غير الناضجة فى تطور المدن عامة ، وترسم صورة مختلفة للأحجام أقرب شبها بقزم ضخم الرأس .

ومعنى هذا كله أن الأولوية تشتد وتزداد فى حالتين متعارضتان تماما ، الحالتين الهامشيتين : شدة البدائية الخام وشدة النضج . وأخيرا ينبغى ألا ننسى أن نسب الأولوية المختلفة هى تعبير خاص عن الشخصية الجغرافية للاقليم فى كثير من الحالات . وأن قانون المدينة الأولى على هذا الأساس يتعارض جذريا مع قاعدة تزيبف عن الرتبة ـ الحجم لأنه يلغى هذا التفاوت أو تلك الشخصية ، مما لا يتفق مع الواقع .

قيمــة الحجم

ضرورة الحجم

يمكن أن نسمى هذا الموضوع « أخلاقيات الحجم » ، لأن محوره هـل الحجم شر أم خير ؟ ولا شك منذ البداية أن فى التحول من التبعثر الى التركيز ومن الضآلة الى الحجم فائدة • فمزايا التركز واضحة : تطور تقسيم العمل ، وبالتالى زيادة التخصص والاجادة ، فالحجم ضرورة لتعـدد الوظائف ورقى الخدمات والنشاط الاقتصادى والبشرى • وكثير من المؤسسـات والمرافـق والخدمات العليا كالجامعات ودور الأوبرا لا يمكن أن تظهـر الا تحت كفالة حجم معلوم • بل ان الخدمات بالذات تستدعى دائما حجمـا أكبر مما تستدعى السلع • ويقدر كولن كلارك أن حجم ١٠٠ ــ ٢٠٠ ألف على الأقل ضرورى لتوفير مدى كاف من الخدمات •

ومعنى تعدد الوظائف والنشاط فتح مجالات للفرص للمواهب والملكات المتعددة ، كما أن معنى تعدد الوظائف تفادى تعاصر الأزمـات الاقتصادية للوظائف المختلفة • هكذا يدعو الحجم الى مزيد من التكامل العضـوى بين الوظائف والسكان • كما أن كفاية الحجم ـ بكل ما يعنى من مرافق قائمـة كالسكك الحـديدية والمواصـلات والطرق والمطـارات والشركات والخـدمات البلدية كالكهرباء والمياه والمجارى والخدمات العـامة ورصـيد الايدى العاملة والخبرا والاتصالات ••• الخ ـ يخلق « الوفورات الخارجية » لمزيد مـن النشاط والوظائف ، وبذلك تمثل عملية اقتصادية • فكمـا فى البيولوجيا اذن ، يصبح للحجم قيمة بقـائية survival value تساعد على نجاح المدينة واستمرارها •

خطر الحجم

١ ــ الاخطـار الداخـلية • ولـكن من النـاحية الاخرى هنـاك نقطـة

الانعكاس تتحول بعدها هذه المزايا الى مثالب · وتلك هى فكرة « أنسب الحجم optimum size · فبعد هذا الحد يصبح تعدد الوظائف والعمل مدعاة الى تعقيد الجهاز المدنى ، ويختل التكامل بينها ويتأزم · كذلك تزداد تكاليف التوسع والصيانة باطراد بعد هذا الحد : فى الارض : اذ ترتفع قيم الأرض ارتفاع المضاربات ، كما أن توسع العمران الحتمى قد ينتظم مواضع وعرة أو غير اقتصادية تعنى مصاريف باهظة فى صورة انفاق وممرات وتجفيف وردم ، وهى مصاريف تنعكس فى النهاية على السكان والمرافق · كذلك يظهر الدور غير الاقتصادى فى النقل : اذ تختنق حركة المواصلات وتتعطل · وبالمثل فى السلع : اذ تزداد المسافة بين المنتج والمستهلك سواء فى الريف أو فى أجزاء المدينة ، فترتفع أسعار منتجات المدينة للريفيين ومنتجات الريف خاصة الغذائية اليومية للمدنيين ، لا سيما مع تعدد الوسطاء · كذلك ترتفع تكاليف الخدمات : البلدية كالمواصلات والطرق والاضاءة والمياه واطفاء الحرائق ، والادارية كالبوليس والتعليم والحوادث ، والخدمات الصحية المختلفة · وقد عملت عشرات الدراسات الاحصائية فى هذا الصدد تثبت أنه كلما زاد حجم المدينة بعد حد معين ، زادت تكاليف هذه الخدمات زيادة اكثر من مطردة · وهكذا تصبح كل الوفورات الخارجية السابقة خسائر خارجية محققة external diseconomies فهذه كلها مثالب داخلية ·

٢ ـ الأخطار الخارجية · ولكن هناك أيضا الاضداد الخارجية · فالمدينة الضخمة تستهلك باستمرار موارد الاقاليم المادية وتمتص دم الحياة منه وتتركه مهجورا خربا متحجرا · كما انها تعتمد على سكان الريف فى تجديد شبابها لان المدينة لو تركت لشانها لتناقصت لتوقف الخصوبة فيها · وهى اذ تجتذب اليها سكان الريف « تعقمهم » ، أى أنها تستنزف سكان

الريف لتئدهم فى النهاية . فالموارد المادية والبشرية للريف هى وقود المدينة الضخمة ، وهى تحرق منه دائما بشراهة . وعدا هذا فان اعتماد المدينة الضخمة فى خاماتها وغذائها وتسويقها على مصادر بعيدة ، قد تكون عبر البحار ، معناه أن زمام اقتصادها ليس فى يدها ، وأن حجمها الضخم انما يقوم على أساس خطر ، ويمكن أن تهوى فى أى وقت بسرعة خطيرة ، وذلك فى الأزمات الاقتصادية أو الحروب الجمركية .

وفى الماضى وحتى العصور الوسطى ربما كانت المدن أقل تذبذبا وتفاوتا فى حجمها ، لأنها كانت مراكز صوامع الغلال القومية ولذلك كانت فى وضع أفضل من الريف أيام المجاعات ـ وكانت منتشرة جدا . لكن من ناحية اخرى كان تكاثف وتزاحم السكان الشنيع فى المدن بالنسبة للريف المكشوف يجعلها فريسة أسهل للاوبئة والطواعين ـ وكانت منتشرة جدا كذلك . وقد زادت أخطار المدينة الضخمة مع الحروب الجوية وخاصة الذرية ، وهذه بوجه خاص مشكلة المدن الرأسمالية الضخمة بالنسبة للمدن الاشتراكية المتوسطة .

هكذا تجد المدن الكبيرة نفسها معرضة بالقوة الى تذبذبات حجمية عنيفة يمكن أن ترج كيانها والكيان القومى معا رجا . والثابت أن المدن الآن بوجه عام تظهر دورية cyclicism من ناحية الحجم ما بين تناقص وتزايد مع موجات الرواج والكساد slumps and booms . ولقد كانت مدن اليابان قبل وأثناء وبعد الحرب الاخيرة خير ـ أو أسوأ ! ـ مثال على هذا ، فقد تناقصت أحيانا بنسبة النصف ! وفى مصر أبرزت الحرب الأخيرة هذه الدورية ، فقد كان الفلاحون ينتقلون الى العمل فى المصانع وللجيوش أثناء الحرب ، وبعدها عادوا الى أصولهم الريفية ببساطة . وقد وجد فى الولايات المتحدة أن المدن المتوسطة ٣٥ ـ ١٠٠ ألف قد أخذت تنمو أخيرا

باسرع من المدن الكبرى · ومعنى هذا كله أن أفراط الحجم يصبح نقطة ضعف بقائية ، فكما فى البيولوجيا حين تتضخم كائنات عضوية الى درجة تعجزها عن الحركة والدفاع عن نفسها ، تتضخم المدن حتى درجة الشلل ·

أنسب حجم

لكل هذا قامت مدرسة ضد الحجم من أجل الحجم · بل أن جذورها تمتد الى الفلسفة التى لا تحبذ حياة المدن وحضارتها أصلا وترى أنها حياة غير طبيعية — وهى بدورها فلسفة متطرفة غير واقعية · فكثير من فلاسفة الاغريق استنكر تضخم المدن · وكان ابن خلدون ينظر الى المدن كعوامل انحلال وانقراض الدول والحضارات · ولكن شبنجلر كان اكبر من أنذر بالويل والثبور بسببها ، فهى فى رأيه التى خربت حضارات التاريخ ، وتحولها من culture الى مجرد civilisation ، وهى التى تؤذن بغروب وانحدار الغرب ، « ومولد مدينة يتضمن موتها » فهى مقبرة الحضارة · ويتساءل بنتون ماكى Benton Mackaye هل المدينة « الماموث » قمة أم نهاية الحضارة ؟ ·

وتميل هذه المدرسة المتشائمة بالطبع الى تحديد أنسب حجم ضئيل · مثلا كان ابنيزر هوارد Howard يعتقد أن حجم ٣٠ الفا هو الأنسب (!) · ويشترك ممفورد فى مهاجمة المدينة الماردة ، ويعتقد أن المليون حجم اقصى معقول ، وهو الحجم الذى يمكن أن يعول جامعة سليمة · وهو يخشى أن يكون تطور الحضارة هو من مدينة فجر التاريخ Eopolis الى المتروبوليس الى الميجالوبوليس الى مدينة الطغيان Tyrannopolis الى مدينة مقبرة الحضارة Necropolis.

ولكن من الناحية الأخرى تدافع اللجنة الملكية لتوزيع الصناعة Barlow Commission عن الحجم المعقول وتذكر مزاياه الاقتصادية والعمرانية وأهميته للصناعة . وتنتهى الى أن الحجم الكبير ليس عيبا

بالضرورة . كذلك ينتهى التعداد البريطانى الى انه ليس ثمة دليل على أن المدن المتوسطة الحجم أكثر صحية من المدن الضخمة ، لأن زيادة الوفيات فيها انما ترجع الى تزاحم المساكن والسكان والدخان ، وكلها قابلة للعلاج . لهذا نجد أن لى كوربيزييه Le Corbusier وضع حجما لمدينته المثالية ٣ ملايين . ويذهب فوست الى أبعد من هذا - بل الى رأى غريب - فهو لا يرى ما يمنع من أن تضم لندن نصف سكان انجلترا ! .

ورغم كل هذا ، فمن الثابت أن من المستحيل تحديد « أنسب حجم » ، لأن قاعدة المدينة لم تعد اقليدية محددة ، وانما أصبحت قاعدة « غير منظورة » قد تتسع لتشمل بنسب ودرجات متفاوتات كل الكرة الأرضية ، وذلك نتيجة للاعتماد الشديد على خدمات ومعاملات ما وراء البحار والتجارة ... الخ . من هنا يرى البعض أن السؤال الذى اثاره فوست منذ سنوات عن أنسب علاقة بين حجم الريف والمدن لم يعد الا مبحثا أكاديميا بحتا .

ولا شك أن الحضارة الحديثة قد رفعت بوجه عام مستوى الأنسب لأحجام المدن ، وما كان يعد أضخم مما ينبغى فى الماضى ، قد يعد الآن اقل مما ينبغى اقتصاديا . ولكن لا شك أيضا أننا وصلنا الى افراط حجمى بالنسبة لمعاييرنا الحالية ، وثابت أن هذا يتم على حساب الريف والاقليم أولا الى أن يتحول الى « منطقة مأزومة depressed areas» ، وثانيا على حساب المدن الأخرى لأن كل اتجاه فى أى مدينة فى الاقليم يؤثر مباشرة على بقية المدن . وهكذا فان تضخم مدينة بشدة يعنى أن تذوى عدة مدن اقليمية ، مما يهدد « الاقليمية regionalism » و « التوازن الاقليمى regional balance » ويهدد الحياة الاقليمية بالذبول والاختناق . أى أن تضخم الاحجام يؤدى بنا الى مشكلة الاقليمية ويأخذ لذلك مغزى كبيرا فى التخطيط الاقليمى .

الفصل التاسع

الموقع

تعريف الموقع

ربما كان الموقع أهم عنصر جغرافى ، بل ربما عده البعض مع بيرجر Bürger قلب الجغرافيا • وهو على كل حال من أهم عناصر جغرافية المدن ، بل لقد كانت المدن عند الجغرافى قبل عصر جغرافية المدن الحديثة هى اساسا « مواقع » المدن •• ورغم تطور الدراسة الموقعية كثيرا ، الا ان الغريب أنها لاتزال غير كافية ، ولم تخضع لتصنيف منهجى أو نوعى typological • لهذا ينبغى أن نميز بوضوح بين ثلاثة أنواع من فكرة الوقوع فى المكان position ، فهناك الموقع الفلكى ، والموقع ، والموضوع •

الموقع الفلكى

الموقع الفلكى location ، أو الرياضى mathematical location يمكن تحديده بكل صرامة ودقة بخطوط الطول والعرض ، أى بالاشارة الى شبكة معينة منسوبة الى الشمس • ولكل مكان موقعه الفلكى المتفرد الذى لا يشاركه فيه غيره • ولكن الموقع الفلكى فى الجغرافيا لا يزيد عن التواريخ فى دراسة التاريخ • وربما كانت أهميته الوحيدة انه يحدد نقطة بالنسبة الى الأرض الكروية كلها ، وربما كان لهذا التحديد قيمته فى دراسة توزيع أقاليم المدن الكوكبية العامة • ولكن أهميته العمرانية الفعالة فى نشأة وتطور المدينة الواحدة اهمية محدودة • مثلا اذا عرفنا أن نقطة معينة على

سطح الأرض على بعد ميلين من Lebanon في كونتية سميث بولاية كنساس ، وعلى خط عرض ٥٠ ٣٩ درجة م شمالا ، وطول ٣٥ ٢٨ درجة م غربا ، تمثل موقع المركز المتوسط تماما رياضيا او « جغرافيا » فى الولايات المتحدة ، فان هذه قد تكون حقيقة طريفة ، ولكن لا مغزى او قيمة لها حيويا حتى وان كانت معلمة بنصب تذكارى مشيد · فالموقع الفلكى محدود الأهمية فى جغرافية المدن ·

ولسوء الحظ أن كلمة location شائعة الاستعمال فى المعنى الفلكى والمعنى الجغرافى الفعال على السواء ، كما فى الحديث عن « توطن الصناعة location of industry » · وكثير من الكتاب لا يزال يخلط بينهما فى جغرافية المدن · فيتكلم هنتنجتون ووليامز مثلا عن توزيع المدن على سطح الكرة ، حتى اذا أراد الكلام عن الموقع بالمعنى المدنى الصحيح عرفاه « بالموقع التفصيلى detailed position » · وبالمثل يستعرض سور توزيع المدن بين خطوط العرض والارتفاع ··· الخ فى العالم تحت عنوان الموقع situation ، ولو أنه يعود الى تحديد الموقع الصحيح فيما بعد ·

الموضع

وهناك من الناحية الأخرى الموضع site · وقد كان راتزل أول من فرق بين الموضع والموقع فى دراسة المدن · ولا ينبغى للموضع أن يكون مشكلة تختلط مع الموقع بالمعنى الصحيح · فالموضع فكرة محلية موضعية بحتة ، تنصرف الى رقعة الأرض التى تقوم عليها المدينة مباشرة ، فهى نقطة لا منطقة ، ومطلقة لا نسبية · ومع ذلك فأحيانا تقترب فكرة الموضع فى حدها الاعلى ، من فكرة الموقع فى حدها الادنى ، ويضعف التمييز بينهما ويتداخلان ، كما هو الحال بين فكرتى القرية عند « سقفها »

والمدينة عنـد « أرضـيتها » • ولكن كما يقول سميلز « أن جـوهر الموضـوع أنه لا ينبغى لتصنيف الموضع والموقع أن يختلطـا كما لو حاولنـا النظـر اليهما فى تلسكوب » •

وعلى العمـوم فالموقـع الواحد كمنطقة يشـمل عـددا من المواضـع لأنهـا نقط • والموقع عنصر ثمين جـدا فى حيـاة أى مدينة ، بينمـا الموضـع ثانوى جـدا • وقد يظـل موقع ما على جـانب كبير من الأهميـة ، بينمـا تتعاقب مدينة داخـل اطـاره العـام على بضـعة مواضع مختلفـة • فعلى طرق الحركة الرئيسية والمواقع الكبرى ، لا يتحـدد موضـع المدينـة فى نقطـة معلومة بصـورة صارمة لا بديل لهـا ولا محيص عنهـا • فكثير مـن المـدن يمكن أن يقـوم بكل سـهولة وبسـاطة فى نقطـة أخـرى مجـاورة أو أكثر فى حـدود الموقع العام بدون أى خسـارة واضحة أو تغيير فى صفاتها وكيـانها • ويقوى هذا الاتجـاه كلما تجانست الظروف الفيزيوغرافيـة عـلى نطـاق واسع ، كما هو الحال فى السهول الفسيحة •

مثلا اثبت البحث ان موضع كفر الزيات كان يمـكن أن يتحقق فى أى نقطة أخـرى على فـرع رشيد فى حـدود بضعة كيلو مترات شـمالا أو جنوبا • وبالمثل يمكن أن نتسـاءل لماذا كانت موسـكو بالذات ـ فى اطـار توسـطها العام الذى لا يناقش فى الدولة ـ لماذا كانت هى دون غـيرها العاصـمة • وكذلك يجـادل البعض فيمـا يختص بميـلانو بأن أى موضـع آخـر مجـاور تقريبا كان يمكن أن يخـدم كبـؤرة فى سهل لومبارديا لطـرق ممرات الألب الوسـطى •

وغالبا ما تكون العـوامل التى حددت اختيـار موضـع ما بعينـه من بين مجموعة النوايا فى اطـار ذلك الموقع العـام هى عـوامل خـارجية أو مؤقتة كالسياسة • فتنشأ ظاهرة هجرة المدينة عـلى العصـور بين عـدد مـن

المواضع داخل نفس الموقع الواحد • وقد أطلق أندرية اليكس A. Allix على هذه المواضع الممكنة أو المتعاقبة « المدن البدائل doublets de villes » . وخير ما تتمثل هذه الظاهرة فى اطارات المواقع الهامة جدا حتى لتصبح مواقع خالدة يتوفر فيها طول البعد الزمنى • مثال ذلك تتابع بابل ثم سلوقية الاغريقية ثم قطيسفون الفارسية (مدائن كسرى) ثم بغداد العربية فى اطار « خاصرة » الرافدين • تتابع منف ثم الفسطاط ثم القاهرة على رأس الدلتا • تتابع قفط وقوص وقنا على ثنية قنا • قرطاجنة ، وتينس Tyns الرومانية وتونس فى رأس تونس • على أنه يلاحظ فى الكلام عن المدن البدائل الاحتفاظ بنفس الوظيفة • أما اذا اختلفت وظيفة مدينة الموضع الأول عن وظيفة مدينة الموضع الثانى ، فليس هذا بتتابع مدنى •

كذلك يلاحظ انه قد يرث موضع موضعا آخر فى نفس الاطار الموقعى ، ولكن حين يتم هذا يكون مغزى وقيمة الموقع قد تغير كلية • مثال ذلك : قامت تشستر منذ الرومان فى موضعها على رأس مصب نهر الدى Dee الخليجى لاستثمار الموقع الممتاز كالبوابة الرئيسية بين السهل الانجليزى من الأمام وأيرلنده من الخلف على فتحة المنخفضات بين جبال البنين ومرتفعات ويلز • ولكن مع انطماء موضع تشستر المطرد ، ورثت ليفربول هذا الموضع من موضعها على المصب الخليجى المجاور • على أنه لم يكد يحدث هذا حتى كان مغزى الموقع قد تغير من أساسه ، فلم تعد بوابة الشمال الغربى تواجه ايرلندة فحسب ، بل كانت آفاق عالم جديد برمته قد تفتحت امامها : كشف أمريكا •

الموقع

أما الموقع situation بالمعنى الصحيح فهو الموقع الفعال الذى

يحمل مغزى ودلالة بشرية أو مدنية واضحة قد تعنى الحياة أو الموت بالنسبة للمدينة . وليس من السهل حصر هذه الفكرة فى تعريف موجز أو معادلة مباشرة . ولكنها على العموم هى الموقع بالنسبة للمناطق المحيطة والأجزاء المجاورة ، ولكن فى اطارات مساحية متفاوتة جدا قد تتارجح من موقع مخاضة على مجرى نهر الى موقع ميناء فى نصف الكرة أو حتى الكرة كلها .. ليس هذا فحسب ، ليس بالنسبة الى اطارات مساحية مطلقة ، وانما بالنسبة الى الاطارات المساحية « الفعالة » ، أى التى لها قيمة بشرية حيوية ، أى مناطق الانتاج والاستهلاك وكتل العمران والطرق الكبرى التى تصلها . يقول سور :

«La position par rapport aux différentes parties d'une contrée et surtout par rapport aux régions de consommation et de production et aux routes qui les relient, est l'élement capital de la situation».

وربما عبر تحديد ديفيز عن هذا بايجاز بليغ : فالموقع الجغرافى الصحيح لا سيما فى جغرافية المدن هو « الموقع النسبى relative location » . فعلى العكس من القرية ، ينـدر للمدينة ان تعتمد فى حياتها وكيانها على موارد مواضعها الكامنة . فالمدينة اساسا تقوم على استغلال وتوظيف امكانيات التركيز فى مركز ، فراسمالها الحقيقى هو علاقتها الخارجية فوق المحلية ـ سواء اقليمية أو قارية أو كوكبية . فالموقع ، بعكس الموضع الذى تشترك فيه القرية والمدينة ، صفة مدنية بحتة .. والموقع لهذا منطقة ، بينما الموضع نقطة . ولهذا كان الموقع فكرة نسبية . وما دام نسبيا ، فمن الواضح أن قيمته ليست فى حد ذاته ، ولا هى أبدية « قديمة » ، وانما هى طارئة بالنسبة الى عوامل وتوزيعات وملابسات خارجية بعيدة ـ بعيدة جدا أحيانا ـ بحيث أن زمام الموقع

ومصير مدينته ليس فى أيديهمـــا ، وأن مقدراتهما يمكن أن تـكون رهنا لذبذبات عنيفة غير منظورة ٠٠

ومع ذلك فينبغى ان نتذكر أن هنـاك مدنا معينـة لا تعتمـد عـلى الموقع بل على الموضع ، ولكنهـا حالات قليـلة تشمل بعض المـدن الدينيـة كمكة والمدينة وبعض المدن الصحية ، ولكن أساسا مدن التعـدين ٠ فهنـا لا نجـد مواقع بمعنى الكلمة ، بل تنزلق فكرة الموقع الى الموضـع ويترادفان ، فهذه هى « المواقع المواضع

النظرية العـامة للموقع

هل تقوم المدن كيفمـا اتفق فى أى مواقـع على صفحة الاقليم ؟ لو أن سطح الأرض كله كان متجانسا تجانسا تاما ، فـلا من يابس ومـاء ، ومـن تضاريس وأشكال أرضـية ، ومن نطاقات مناخيـة ونباتية وزراعية ٠٠ الخ ، لظلت هنـاك مدن ولكن لانعـدمت تماما فـكرة الموقع ، ولاستوى أن تقـوم المدينة هنـا أو هنـاك ٠ ولما كان هنـاك مفاضلة بين نقطة وأخرى لقيامها ، ولانحدرت بذلك فكرة الموقع الى مجرد مواضـع يحددها مجرد عنصر المتباعد ٠ ولكن سطح الأرض الحقيقى متنافر جـدا ، ومن الضرورى لكى تنجـح المدينة أن تنتخب منـه أمثـل « الأمـاكن » ـ «lieu de villes» كمـا فى الفرنسـية ٠

وهنا تبرز نظرية الموقع ٠ فالمواقع هى الامـاكن الحـرجة والنقـط الحساسة الحيـوية عـلى صفحة اللاندسكيب بمعنـاه الطبيعى والبشرى ٠ بمعنى اخر يمكننا أن نعـرف مكانة الموقع ونعـرفه فى نظـام تباعدى نظـرى مثل نظام كريستالر بانه « المسـمار المحوى » أو الزنبرك الـذى يـدور حـوله النظـام كله دورانا آليـا بعد أن يثبت ذلك الأول ويحـدد مكانه ٠ فالمـواقع

هى نقطة البداية فى التباعد ، وبينما هذه الأخيرة عملية ميكانيكية ، فان الأولى عملية انتخابية واعية ٠

فالمواقع تظهر فى الطبيعة نتيجة لاختلاف سطح الأرض اختلافا شديدا ، أى نتيجة للتباين الأرضى areal differentiation ٠ فهذا التباين الأرضى من شأنه أن يخلق قيما مكانية شديدة التفاوت ٠ والانسان ينتخب منها الأمثل والأنسب لأغراضه المدنية ٠ ولما كانت المدنية ــ بالنظرية ــ تعتمد على علاقاتها الخارجية ، أى على المناطق المحيطة ووسائل الاتصال بها من ناحية أخرى ، أى على علاقات الاستقرار والحركة ، فان أمثل المواقع هى تلك التى تحقق ــ من حيث علاقات الاستقرار ــ أكبر واغنى قدر منها أى حيث يشتد التباين الأرضى وذلك حيث تلتقى الاقاليم المتنافرة ، ثم التى تحقق ــ من حيث علاقات الحركة ــ أقل قدر من المقاومة ، أى خطوط المقاومة الدنيا ٠ ونحن فى كلا الحالين ازاء مبدأ واحد وهو « الانقطاع » break : انقطاع طبيعى : انقطاع الأقاليم الأرضية كالماء واليابس ، والسهل والجبل ، والاستبس والغابة ، والمعمور واللامعمور ٠٠ الخ ، وانقطاع الحركة وجانب منه انقطاع طبيعى والجانب الآخر انقطاع بشرى : من السفينة الى القطار ، ومن عربات السهل الى دواب الممر الجبلى ، ومن حدود دولة الى أخرى ٠٠٠ الخ ٠ فالتباين الأرضى يخلق الانقطاع سواء فى الاستقرار أو الحركة ، وكلا الانقطاعين يخلق المواقع المدنية ٠

هذا هو الأساس الجغرافى فى نظرية الموقع ، مبدأ الانقطاع ٠ وهو فكرة بلورها اقتصادى ــ كولى Charles H. Cooley ــ فى أواخر القرن الماضى ١٨٩٤ ، ولو أن راتزل سبقه الى الالماع اليها فى « الأنثروبوجغرافيا » ١٨٨٣ ، كما تكلم عن قيام المدن عند انسداد الحركة damming of traffic ولكن كولى كان أول من حدد النظرية العامة للموقع فى فكرة قوية واحدة

عامة خصبة · وهو يدعم الانقطاع الطبيعى مع انقطاع الحركة البشرية فى عنصرواحدهوانقطاع النقل break-in-transportation أو break-of-bulk . فالحركة والنقل لا تتم بلا توقف الا في الرحلات القصيرة جدا ، أما الرحلات الطويلة فلا بد فيها من التوقف مرارا ، اما لضرورة اراحة وسائل النقل وتموينه ، واما لوجود عائق طبيعى لابد من الاستعداد قبل اجتيازه · فكل توقف انقطاع break .

والانقطاع نوعان : ميكانيكي وتجارى · الميكانيكى اذا كان لأسباب تكنولوجية فقط دون تغير فى ملكية السلعة المنقولة : كالراحة للدواب والانسان ، أو لاستبدال وسيلة نقل بأخرى كالتغيير من اللورى أو العربة الى القطار أو من القطار الى السفينة الخ ، أى من وسائل نقل جزئية صغيرة مبعثرة الى كبيرة موحدة — أو العكس ، أو أخيرا التوقف عند الحدود السياسية أو أمام العوائق الطبيعية التى تستدعى تغييرات فى وسيلة النقل · أما الانقطاع التجارى فيوجد اذا كان لأسباب اقتصادية ، أى تحولت فيها ملكية السلعة من يد الى أخرى أو حدثت تجزئة breakage للتسويق · وفى كلا النوعين يدعو الانقطاع الى تجمع مدنى قل أو كثر · والانقطاع التجارى أدعى الى حجم أكبر ، وكلما اشتدت صعوبة الانقطاع الميكانيكى أى العائق الطبيعى كلما كان أدعى الى حجم أكبر ، أما اذا اجتمع النوعان كان هذا أدعى الى حجم أكبر وأكبر ·

أنواع الموقع

تصنيف أولى

رأينا أن أساس فكرة الموقع هو « اختزال » للاقليم أو « استقطاب » للمكان فى نقطة · فاذا حللنا هذا المركب الى عناصره الأولية وجدنا عنصرين :

أولا اطار الاشارة المساحى territorial frame of reference الذى ينسب اليه موقع المدينة ويستمد قيمته ، وثانيا خطوط الحركة ووسائل المواصلات بين الموقع والاطار المساحى . وما قيمة الموقع الا حاصل ضرب الاطار فى خطوط الحركة . ويمكننا أن نتعرف على نوعين أساسيين من المواقع يقابلان كلا من هذين الطرفين ، هما المواقع النسبية والمواقع الطبيعية .

١ ـ المواقع النسبية . فلو كانت أجزاء الاطار المساحي متجانسة تماما من حيث خطوط الحركة ، كأن يكون سهلا مثاليا خاليا من التضاريس أو خطوطا مائية ممتازة امتيازا خاصا .. الخ ، لتحدد موقع المدينة بالاشارة الى توزيعات الانتاج والاستهلاك والسكان المختلفة فى أجزاء السهل . ويمثل هذا صورة من المواقع النسبية البحتة أو « الموقع البحت pure situation » التى تتحدد بناء على العلائق المكانية space-relations أو geomatical relations البحتة فقط . هذا النوع من المواقع يسميه راتزل وسمبل ـ وان يكن بصدد البلاد لا المدن بالذات ـ مواقع الجوار vicinal location.

ومثل هذه المواقع هى من صنع الانسان الى حد بعيد ، مباشرة وغير مباشرة ، عن عمد أو عن غير قصد ، اما بمجرد توزيعاته هو كغطاء بشرى أو اقتصادى وامنا بما ينشىء من خطوط للاتصال وطرق للانتقال . ومن الصعب أن تجد تحقيقا عمليا كاملا لهذا الموقع النظرى ، لانه حتى فى أشد السهول تجانسا تتحدد خطوط الحركة الاصطناعية البحتة بالضرورة الاقتصادية مما ينفى التجانس .

٢ ـ المواقع الطبيعية . اذا انتقلنا الى اطار مساحى تقطعه التضاريس والمجارى المائية وتقنن مسالك الحركة فيه ، فان موقع المدينة سيحدد بناء على

توجيه هذا اللاندسكيب الى جانب عامل التوزيعات النسبية للانتاج والسكان .. الخ · فهنا ستتحدد مواقع ثابتة معينة لا مفر منها ، مواقع من صنع الجغرافيا الطبيعية والفيزيوغرافيا ، مواقع تبدو « طبيعية » ، اى معطاة ومن صنع الطبيعة ، حتى أن بعضا من غير الجغرافيين يسميها تلقائيا بالمواقع « الطبيعية » «natural» locations كما يفعل بيرجل ، بل هكذا سمى راتزل وسمبل النوع الثانى للموقع ·

«A people has ... a twofold location. an immediate one, based upon their actual territory, and a mediate or vicinal one, growing out of its relations to the countries nearest them, The first is a question of the land under their feet ; the other of the neighbors about them.»

فالمواقع الطبيعية هى تقريبا مواقع فيزيوغرافية · ومن أمثلتها الموانى وملاقى الانهار والممرات الجبلية .. الخ · ولا شك ان مثل هذه المواقع يمكن أن تعتبر ثابتة مطلقة ودائمة فى ذاتها ، فهى سابقة للانسان وللمدن ومستقلة عن وجوده ونشاطه · وهى من ثم ليست نسبية تماما كما افترضنا فى فكرة الموقع بوجه عام ، بل بمثابة مواقع أولية primary فى اللاندسكيب الطبيعى · وهى تمتاز بأنها تدعو اليها المدن مبكرا جدا وتعمل بمثابة نقط الاشارة التى تحكم توقيع المدن التالية ، كما تمتاز بالاستمرار الى حد بعيد وبالأهمية أى ضخامة الأحجام عامة ، ويمكن لهذا أن نسميها بالمواقع الاستراتيجية · مثال هذا القاهرة على رأس الدلتا والصعيد ، موقع لا مفر منه ، وموقع فينا عند فتحات الجبال على نهر رئيسى ، وموقع القسطنطينية وعدن ·

ومع ذلك فرغم أن هذه المواقع تبدو ثابتة ومطلقة فى ذاتها او فى اطاراتها المساحية الضيقة أو المباشرة ، فهى فى حقيقتها نسبية اذا نظرنا اليها من بعيد فى اطارات اقليمية أوسع او قارية · بمعنى آخر أن عنصر

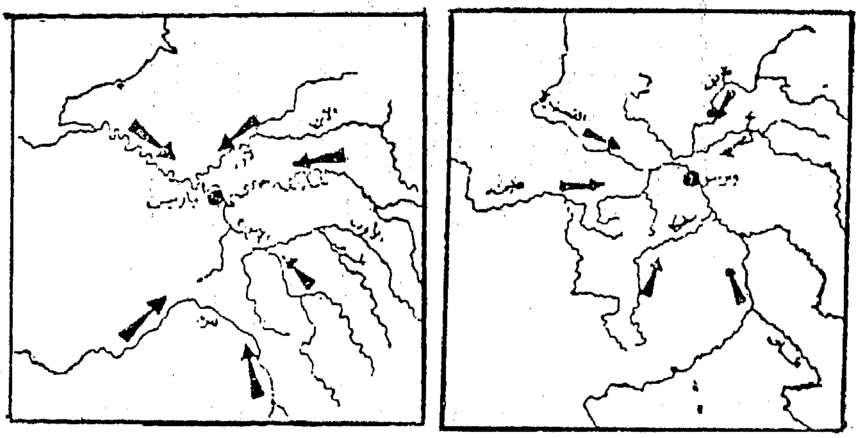
النسبية أو الاطلاق فى مواقع المدن هو مسـألة تتوقف الى حد بعيد عـلى مدى سعة اطار الاشارة المساحى الذى ننظـر اليها فيه · ولما كانت هنـاك سلسلة متزايدة السعة من الاطارات دائمـا ، فان كل موقع قمين فى النهاية بأن يكون نسبيا ·

التصنيف النـوعى

الأغلب اذن فى الواقع أن معظم المواقع تجمع بين الموقع النسبى البحت والموقع الفيزيوغرافى بدرجات متفاوتة ، ولكن تغـلب هذه الصفة أو تلك · وفى ضوء هذه الحقيقة البـامة يمكننا أن نميز على المستوى التفصـيلى بين ستة أنواع من مواقع المدن · وهى أنواع تتداخـل أحيانا . وقد يمـكن أن تصنف المدينة الواحدة فى أكثر من واحـد منها · وبعض هـذه الأنـواع أشد التصـاقا وارتبـاطا بالمواقـع « الفيزيوغرافية » المطلقة ، والبعض الآخـر أكثر اقترابا من فكرة الموقع النسبى البحت · ويلاحظ أن هـذا التصنيف لم يوحد بعد ولا تسـتعمله كل المصـادر ، ممـا يجعل البعض يسـتعمل اللفظ الواحـد فى معنى أوسـع أو أضـيق مما سنحدده هنـا · فهنـاك المواقـع « العقـدية » nodality وهى أكثر هـذه التصنيفات انتشـارا ، ثم يضـيف اليهـا لانجـدون هوايت Langdon White ، وجـورج رنـر Renner : البـؤرية focairty ، ثم « المركـزية » centrality ، يقابلهـا « الهامشـية » marginality و « المدخـلية أو مواقـع البـوابات » portality ، وهناك أخيرا المواقع « البينية » interstitial

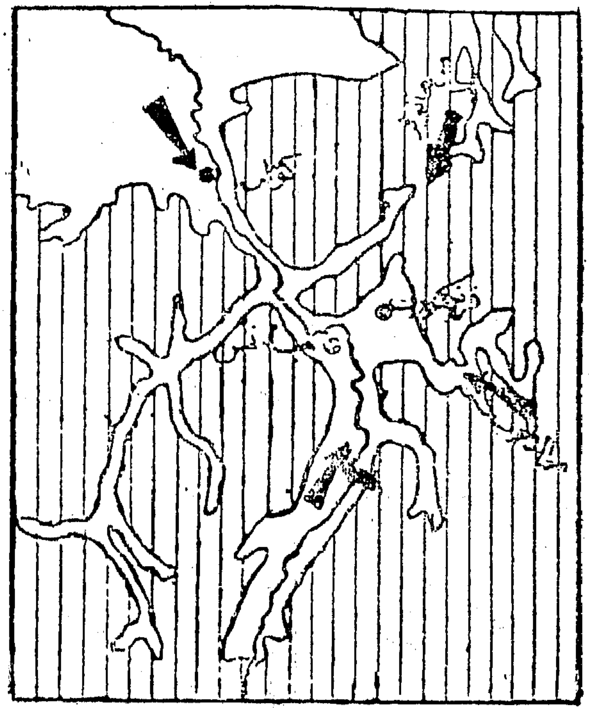
١ — العقـدية · فأما العقدية فهى أكثر هـذه الألفـاظ والأفكار انتشارا ، ولكنهـا — أو هى لذلك — أكثرها خلطـا وتعميمـا ، وتكاد تستعمل مرادفـا لمعظم الأنواع الأخـرى فعـلا · ولكن يحسـن قصرها عـلى فـكرة التركيز الفيزيوغرافى ، أى نتيجة لتركيز خطوط اللاندسكيب الطبيعى تركيزا قـويا فى

«نقطة معينة · فتصبح العقـدية حيث تشير الطبيعة بكل أصـابعها الى مركز استراتجى بارز لا يمكن أن يتجاهله الانسان أو يسـتعيض عنـه بوسـائله التكنولوجية : كملاقى الانهـار وتقاطع الوديـان وممرات وفتحـات الجبـال واختناقات اليابس والماء · بمعنى آخـر ، العقدية هى «pass cities» مواقع عنق الزجاجة كما يعبر لوش bottleneck cities ، وهى لذلك مـن خصائص المناطق المضرسة خاصة أكثر منهـا فى السـهول ، وهى كذلك أقرب شىء الى فكرة المواقع الطبيعية أو الفيزيوغرافية المطلقة ·



شكل ١١ ـ العقدية النهرية : باريس ووارسو

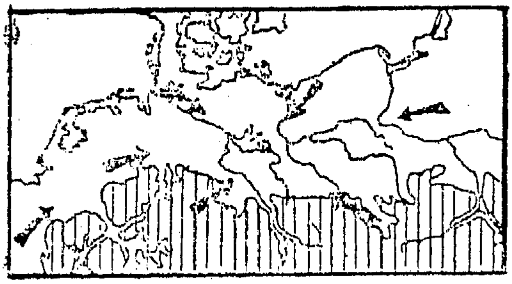
على أن البعض يتكلم عن العقدية فى السهول المنبسطة وعـن العقدية الناشئة عن التقاء الخطوط الحديدية والطرق البرية وطـرق القوافل وغـيرها من الظاهرات البشرية ، أو قد يميز بين العقـدية الفيزيوغرافية « الموروثة » من الطبيعة والعقدية البشرية « المكتسـبة » من صـنع الانسـان ، وذلك بالتمييز بين العقدية الطبيعية والاصطناعية natural and artificial · ولكن هذا من شأنه أن يجعل الثانية محلية عامة ommibus term ويلغى الأنواع الأخرى ·



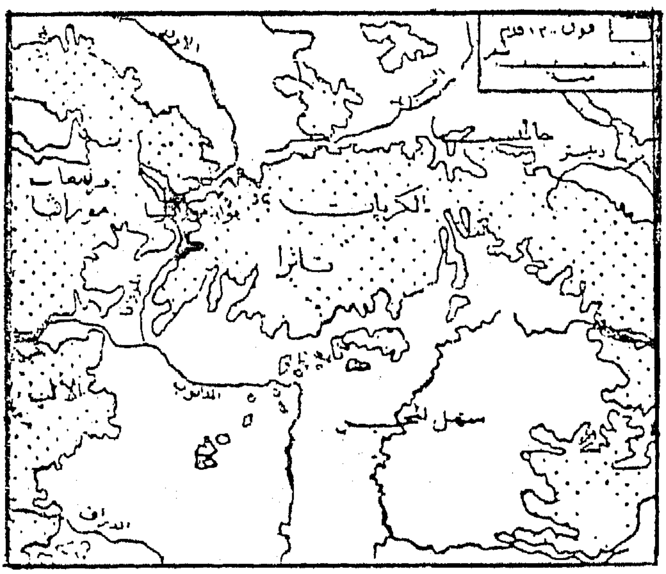
شكل ١٢ ــ العقديات فى حوض الراين

ويمكننا ان نمثل للعقدية بمعناها الضيق بالأمثلة الآتية : فمنها مجمع الطرق الطبيعية من أحواض بوهيميا وجنوب ألمانيا والمجر ، ومثلها براتسلافا ، نيويورك ، باريس ، القاهرة ، الخرطوم ، مجدبرج ، فرنكفورت على الأودر ، هانكاو . وتكثر عقديات ملاقى الأنهار خاصة فى البلاد الجديدة حيث يحدد تتابعها مسار السكك الحديدية ــ كالسيبيرى : تشليابينسك ، اومسك ، نوفوسيبرسك ، كراسنويارسك ، اركتسك ، تشتيا ، خاباروفسك ، هاربين ، فلاديفوستوك . وهناك عقديات نهايات البحيرات وتعرجاتها الرئيسية مثل بفلو ودترويت على نهايتى بحيرة ايرى ، ودولوث على طرف سيوبيريوى ، ولكن المثل الكلاسيكى شيكاغو على نهاية متشجن التى تبرز جنوبا لتقف على طريق أى اتصال بين الشرق والغرب فى الولايات المتحدة .

٢ ـ البؤرية • أما البـؤرية فهى المعقدية لكن فى السـهول المنبسطة المسطحة : حيث تتجمـع طرق التجـارة وخطوط الحـركة على سـهل واسـع منتج فى بؤرة واحدة • واذا تسـاوت الظروف الأخرى ، فهذا الموقع عـادة هو قرب الوسط الهندسى للسـهل • فالتركز هنـا من صـنع الانسان عـن طريق الطرق البرية والحديدية • ومن الأمثـلة الحية برلين التى تقوم فى بؤرة الطرق على السهل الالمانى الشمالى ، وموسكوقرب قلب سهول شرق أوربا ، وميلانو



شكل ١٣ ـ برلين كمثال للمواقع البؤرية



شكل ١٤ ـ موقع فيينا

فى سهل لومباردى ، وسانت لويس فى سهول حوض المسسيبى ، وباريس فى قلب حوض باريس • ويمكن أن تمد فكرة البؤرية الى المسطحات المائية ـ لاستوائها ـ حيث نجد جزر هاواى بؤرة وملقى الطرق الملاحية فى حوض الهادى الشمالى ، وميناء سوفا Suva بؤرة الملاحة بين جزر البحار الجنوبية •

٣ ـ المركزية • أما المركزية فهى بمعنى التوسط الهندسى وهى تقترب من البؤرية ، ولكن ليس من الضرورى دائما • ومن الأمثلة مدريد ، والقاهرة التى تتمتع بمركزية واضحة بين الدلتا والصعيد ، الى جانب عقديتها ، وطنطا التى تتمتع بمركزية فى الدلتا ، وبغداد فى وسط العراق بين الشمال والجنوب •

٤ ـ الهامشية • وتتضح فكرة المركزية اذا قرنت بنقيضتها الهامشية • فالموقع على هامش اقليم أو اطار نشاط بشرى يعنى قلة الأهمية • فمواقع موانى الشمال فى اسكندناوه وبريطانيا هامشية بالنسبة لمراكز النشاط البشرى • وموقع حلب فى سوريا بعد العثمانية كان هامشيا متطرفا • ولنلاحظ أن كل مواقع نصف الكرة الجنوبى كاستراليا هى بالضرورة هامشية down under اذا اتخذنا العالم الفعال اطار الاشارة • وموقع كراتشى هامشى جدا فى حوض السند ودولة الباكستان •

٥ ـ المدخلية • ومع ذلك فليست الهامشية دائما مدعاة الى قلة اهمية الموقع • فهناك المدخلية التى تجعل الموقع بوابة لاقليم صغير أو كبير • وهذا أوضح ما يكون فى الموانى • مثلا بوينوس أيرس البوابة الى البمبا الغنية ، ونيويورك بوابة « الميدلاند » الامريكى ، وبالمثل مونتريول ، بوسطن ، فيلادلفيا ، بولتيمور ، موبيل ، نيو اورليانز ، سان فرنسكو ، سياتل .

فانكوفر ، هامبورج ، الهافر ، بوردو ، مرسيليا ، اوسلو ، امستردام ، جنوه ، الاسكندرية ، وتينتسن وشنغهاى وكانتون فى الصين • وفى معظم هذه الحالات يفتح الظهير نهر أو واد •

ولكن مواقع البوابات ليست قاصرة على الموانى ، وانما تصدق على الأقاليم الداخلية فى اليابس حيث يحدث انقطاع فى التربة أو الانتاج ، أى على جبهات التحام الاقاليم الاقتصادية • فبلغراد من الجنوب وبودابست من الشمال بوابات لسهل المجر • وتولوز بوابة سهول الجارون وجاسكونى من ناحية الشرق • وكل مدن حواف الصحراء - السفانا . والصحراء - الاستبس ، هى مواقع بوابات ، وتعبير « موانى الصحراء » يرقد تحته هذا المفهوم •

٦ - البينية • اما المواقع البينية فهى مواقع تالية أو تابعة . وقد لا يكون لها فى ذاتها قيمة كبرى ولكن وقوعها على مرحلة بين موقعين هامين يمنحها اهمية معينة ، فهى اقرب الى فكرة التباعد منها الى الموقع بالمعنى الصحيح • ويمثل توماس لها بامثلة تبدو عادة مواقع استراتيجية ممتازة مثل سنغافوره على عنق الزجاجة بين الهادى والهندى وآسيا واستراليشيا ، ومثل دمشق البينية منذ فجر التاريخ بين ساحل فينيقيا وبلاد النهرين ، ومثل موانى التوصيل entrepôt, transshipment مثل هونج كنج وروتردام ولندن ! • وهذا التمثيل يدل على عنصر النسبية فى تشخيص وتصنيف أنواع المواقع وذلك بحسب اطار الاشارة المساحى المقصود • فمن الأصوب أن نذكر لندن كموقع مدخلى أو عقدى قبل أن تكون موقعا بينيا • وربما كانت المدن الأصغر أسلم وأدق كأمثلة للمواقع البينية : مثل بنى [illegible] المنيا وأسيوط بين عقدية القاهرة وقنا فى صعيد مصر •

ضوابط الموقع

لما كان موقع المدينة يتحدد بتفاعل علاقات الحركة فى اطـار مساحى ، فمن الممكن تلخيص هـذه الضوابط فى ثـلاثة : اللاندسكيب الطبيعى ، ووسائل النقل ، واطار الاشـارة المساحى • وواضـح انهـا تتداخـل وتؤثر فى بعضها البعض ، فلا يمكن عزل خطوط الحـركة والنقل عن توجيه مظاهر السطح ، والاطار المساحى يتاثر بطريق المواصـلات من الخارج ، ولكنه فى نفس الوقت يؤثر فى قيمـة هذه الطرق فى الداخل • ومع ذلك فيحسن دراسة كل على حدة • ومن المهم أن كل ضابط منها يحـدث حين يحدث ، لا كظـاهرة رقعية منفـردة منعزلة ، وانمـا عادة على نطاق اقليمى أو شـبه اقليمى متصـل ، مما يخلق سلسلة متعددة الحلقات أو عائلة متتالية من المواقع • وبمعنى آخـر تؤدى دراسـة الموقع الى فـكرة « الخطوط المدنية lignes urbaines » ، وهى فكرة خصـبة تساعد على اثراء جغرافية المدن كما يوضح سور • ومن المهم أن تصنف المواقع بحسب ضوابطها الى فئـات واضحة بشرط أن تـكون دلالتها وظيفية فعـلا لا مجرد اتفاق • وهذا هو السـبب فى نقد ديكنسون لدراسـة تيلور « المدن الأنهـار » تحت عنوان واحد وكفئة واحـدة ، بينمـا هى تجمع بين « مدن مختلفة اختلاف فينا ونيواورليانز وبرن فقط لانها تقع على انهار » •

كذلك ينبغى أن نستدرك ، فليس معنى الكلام عـن الضـوابط الطبيعية القول بالحتم الجغـرافى للموقع • فربما كانت المـدن ، كاكبر اعمـال الانسان الاصطناعية ، ابعـد ما تكون عن الحتم الجغـرافى • ومنـذ وقت مبكر ١٩٠٣ حين كانت جغرافية المدن لا زالت فى مرحلة النشأة كان من المقرر أن :

«Geography however can only recommend a site ; if there are not men capable of using it .. she speaks in vain.»

سوانه فيما يختص باقدار المدن ومصايرها :

«All that geography can do is to point out generally the conditions which tell for or against their chances of growing to importance»

بل « ان هناك بعض مدن وقعت كما لو كان فى تحد سافر للظروف الجغرافية » · وفى المدن البدائل فى ذاتها دليل على سعة مدى حرية الانسان فى اختيار الموقع · بل ويذهب البعض الى حد القول بأن الانسان اذا أراد يمكنه أن يبنى مدينة فى أى مكان تقريبا · ولكن ربما كان الاحجى أن نقول أنه فى معظم الحالات يقدم الموقع الطبيعى المنتخب مزايا ومثالب ، مع رجحان كفة الأولى عادة · وحتى قولة رائد مدرسة الحرية لا بلاش أصبحت فى حاجة الى التهذيب ، فهو يقول :

«Nature proposes the site, and man organises it in such a way that it meets his needs and wants».

ولكن النقاد يعدلونها الى :

«Man chooses the site as proposed by nature and then organises it in such a way ... etc.»

اللاندسكيب الطبيعى

يؤثر تركيب سطح الاقليم تاثيرا بعيد المدى على طرق المواصلات ، ومن ثم يمنح لمواقع معينة صفة العقدية ، فيتحدد بالتالى مستقبل وحجم المدينة · وكلما كان تحديد الأرض lineaments قويا مضاعفا ، كلما كانت العقدية أكمل · ويمكننا ان نعرض لثلاثة من عناصر اللاندسكيب : الأنهار والمسطحات المائية والجبال ·

١ — الأنهار · لما كان النقل المائى طويلا أهم وسائل الحركة حتى قريب ، فان الأنهار كانت دهاليز الحركة والتوغل الطبيعية · وكانت أهميتها

مضاعفة فى البلاد الجديدة حيث لا توجد وسائل أخرى « جاهزة » • لهذا جذبت الأنهار المدن وتعاقبت عليها المواقع الجيدة « كبرادة الحديد على قضيب مغنطيسى » •• وربما كان النهر لا يقل أهمية عن مجرى النهر نفسه فى هذا الصدد • ويمكن أن نميز ستة أنواع من مواقع الأودية والأنهار ••

أ — مواقع رؤوس الملاحة tête de navigation fluviale • عند أعالى النهر حيث ينبغى تغيير وسيلة المواصلات من السفينة الى الأرض transshipment وهذا ما قامت به ليل أصلا ، وما يميز سان بول حاليا على رأس ملاحة المسيسى •

ب — مواقع المصبات • ثم هناك على النهاية مواقع المصبات م ولما كانت هى همزة الوصل بين المحيط واليابس ، فقد أحرزت أهميات بالغة منذ البداية دائما ، لاسيما حيث كانت المصبات مدببه تمكن لتوغل الملاحة المحيطية الى ابعد حد ممكن فى النهر • وهنا كانت رؤوس الخلجان المصبية estuary-heads اكثر اهمية وجاذبية من مصابها estuary-mouths، لا سيما قبل تضخم غواطس السفن فى العصر الحديث • وعند رأس المصب الخليجى كان يتحدد الموقع بالجسر الذى يعين أوطى معبر أرضى ، ومن ثم تتجمع اليه كل الطرق البرية لعبور النهر • مثال هذا جلاسجو ونيو كاسل وروان ، وأنفرس على رأس ملاحة الشلد ، ولكن أولا لندن حيث يقول ماكيندر : «London Bridge is the pith and cause of London»

فمواقع مصبات الأنهار من أهم وأشيع المواقع ، ومع ذلك فهناك قطاعات كثيرة من الأنهار محرومة من المدن : كالمجرى الأدنى للدانوب ، وبعض قطاعات من الراين والساءون والبو •

ج — مواقع المراحل villes d'étape أى مواقع بينية على الطريق النهرى اذا طال • وهنا تحاول هذه المواقع أن تفيد من الانثناءات «والأكواع»

البارزة فى المجرى حيث تتحقق عقدية ثانوية مائية ـ أرضية ، كما كان شأن أورليان حتى القرن الماضى وبراتسلافا حتى اليوم ٠

د ـ ملاقى الأنهار confluence towns (المقرن فى السودان) ، وهى مواقع لعقديات أو بؤريات بسيطة أو مركبة عديدة الأذرع ٠ ومن العبث التمثيل ، لأنها من أشيع واقدم المواقع ٠ ولكن المهم كما يلاحظ سميلز أن مدينة المقرن تعبير قد يكون مطاطا غير واضح ، ولابد أن نتأكد أن المدينة تستمد وظيفتها ومبرر وجودها فعلا من هذا الموقع ٠

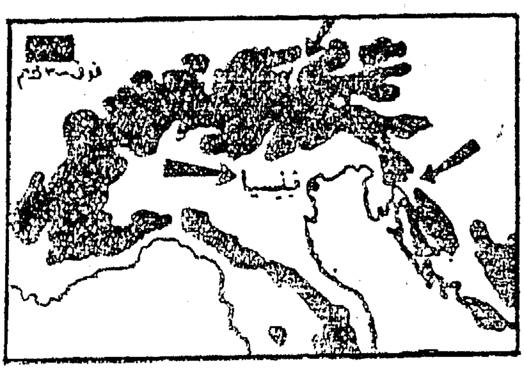
هـ ـ مواقع المعابر ٠ سواء مدن الجسور ville de pont ، أو مدن المخاضات fords والمضاحل shallows ٠ وتتوفر مواقع الجسور حيث يضيق النهر أو يختنق ويسهل العبور : المعادى والجيزة كما تدل أسماؤهما ، أو حيث تترامى جزيرة عبر المجرى : باريس ٠ أما المخاضات فكانت قبل عصر فن الجسور والكبارى تمثل مواقع شديدة الأهمية للعبور ، ولما كانت قليلة الحدوث فان الطريق البرية كانت تتلقفها فتتقفاها لتلتقى عندها : فكان مركب الطريق ـ المخاضة street-ford هو المركب الموقعى الشائع الذى أعطى مدن « ستراتفورد Stratford » (street-ford =) ٠ ولا زال فى انجلترا ١٨ مدينة تحمل اسم ستراتفورد ، ليست اهمها ولكن ربما أشهرها ستراتفورد ـ اون ـ افون شكسبير ٠ ولقد بدأت لندن كمدينة ستراتفورد ولكنها تفردت بميزة أوطى مخاضة ، فجمعت بين أكثر من صفة موقعية ٠

وموقع الشلال ٠ من « يشل » ، وموقع الجندل الذى « يجندل » حركة الملاحة المستمرة فى النهر ويمثل انقطاعا نقليا ، فتظهر المدينة امامه وخلفه للاستعاضة بالنقل البرى فى قطاعه ، مثلا أسوان ، منيا بوليس عند شلال سان أنطوان ٠ أما المثل الكلاسيكى لثنائيات مدن الشلال ففى الكنغو

برازافيل ـ كينشاسا • ومع توليـد الكهرباء والقوة أصبحت الشلالات مواقع للمدن بدرجة مضاعفة •

٢ ـ المسطحات المائية • هى سواحل البحـار والمحيطات عـلى هوامش اليابس أو البحيرات داخله •

١ ـ المواقع الساحلية • السواحل البحرية كجبهة التحـام وخط انقطاع بين عنصرين هى من أهم وأقـدم مواقع المـدن • وكل موانى العـالم هى نتـاج هذا النوع من المواقع • ولكن قيم هـذه المواقع تتفـاوت جـدا بحسب توجيه اللاندسكيب فى الظهير • فحيث يمثـل الموقع تقاطعا مع نهـر أو نتحة جبـلية خلفية ، يتحدد المسرح لمدينة هـامة • ومن ثم فمعظم مواقـع الموانى البحـرية هى موان نهـرية أيضـا • فمثـلا بوسطن وبروفيدنس وفيلادلفيـا تشـترك فى الواقع مع نيويورك فى اطار الموقع العـام على جبهة التحـام الميدلاند الأمريكى ببحيرة الأطلسى التجارية ، ولكن تفوق نيويورك يرجع الى تفـردها بالبوابة الوحيدة المباشرة : وادى الهدسن ـ الموهوك • ولو كـان وادى الهـدسن يجـرى نحو الشرق بـدل الجنـوب من أولبنى ، فلربما كـانت بوسـطن لا نيويورك أعظم مدن الولايات المتحدة •



شكل ١٥ ـ موقع البندقية

ب ـ المواقع البحيرية · أما المواقع البحيرية فهى أيضا حواجز وعقبات ، وبالتالى انقطاع للنقل من الماء الى الأرض ، وتتحدد عادة على نهايات وأطراف البحيرة أو على تعرجاتها وخلجانها الرئيسية لأن فى هذه النقط تركزا أكثر · ومدن البحيرات الألبية (كومو ـ بللينزونا ـ لوكارنو ـ لوجانو ـ زيوريخ ـ لوسرن ـ جنيف ـ مونتريه ـ تين Thun ـ بريتز Brienz) والامريكية (دولوث ـ سولت ميرى ـ دترويت ـ توليدو بفلو ـ هاملتون) خيرمثال · ولكن شيكاجو بالذات هى المثل الكلاسيكى ، فبروز نهاية بحيرة متشجن واعتراضها كعقبة لمحور الحركة بين الشرق والغرب الأمريكى جعل منها موقعا عقديا لا بديل له · وحكم المستنقعات يشبه حكم البحيرات فى هذا الصدد ·

٣ ـ الجبال · كانت الجبال أقوى عقبات تفرض الانقطاع فى الحركة فتتحكم بقوة فى توقيع المدن ، لا سيما أنها ليست انقطاعا تضاريسيا فحسب ، بل هى كجبهة التحام بين اقتصاد السهل والجبل المتباينين تعد انقطاعا انتاجيا ايضا ، وعلى الأرجح أيضا بين تراكيب جيولوجية متنافرة · فيضعها لا بلاش « قانونا عاما أن الحلات البشرية تفضل انتخاب خطوط الالتقاء بين التكاوين الجيولوجية المختلفة اى البروزات outcrops » . ويعلق ايست : « ومن المغرى أن نستنتج ان مبرر وجود مثل هذه المدن هو محمول ضمنا فى هذه الحقيقة الجغرافية » · ولكن ربما كانت هذه طريقة ضيقة نوعا للتعبير عن العلاقة ·

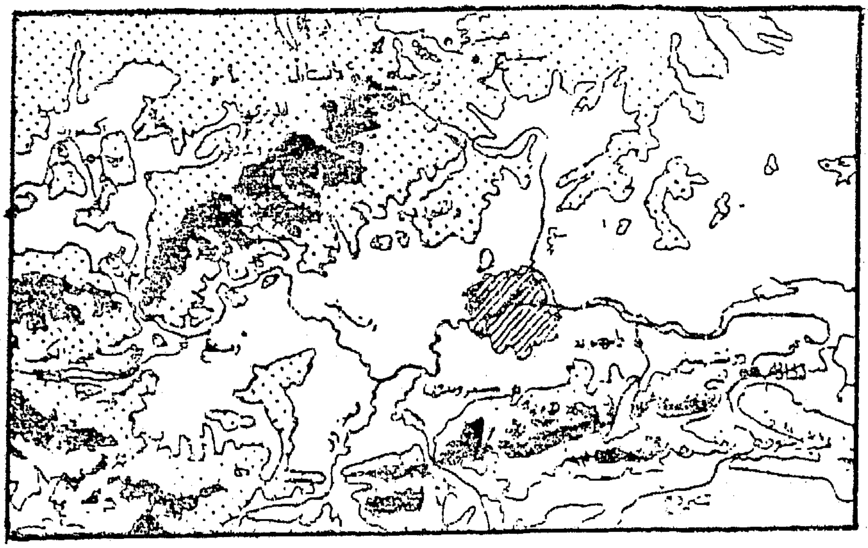
ومع ذلك فالتقاء الجبهات المتباينة لا يمكن الا أن ينتج « رد فعل جغرافيا geog. reaction » فى صورة نمو السكنى والمدن ، كما فى مدن « خط المرتفعات » فى اسكتلندا Highland line ، واقدام الألب ، وخط الينابيع Fontanili line فى شمال ايطاليا ، وخط السقوط فى

أمريكا الشمالية · ولكن المهم أنه يكون قلبا مضحكا حقا للحقيقة اذا ادعينا أن السكنى والمدن تقوم فى مثل تلك المواقع فقط · على أن النمط متكرر متواتر بصورة لها مغزى لاشك فيه · وقد ميز سور فى تحديد ثاقب بين ثلاث فئات من المواقع الجبلية : مواقع داخل الجبال ، ومواقع أقدام الجبال ، ومواقع مقدمات الجبال ·

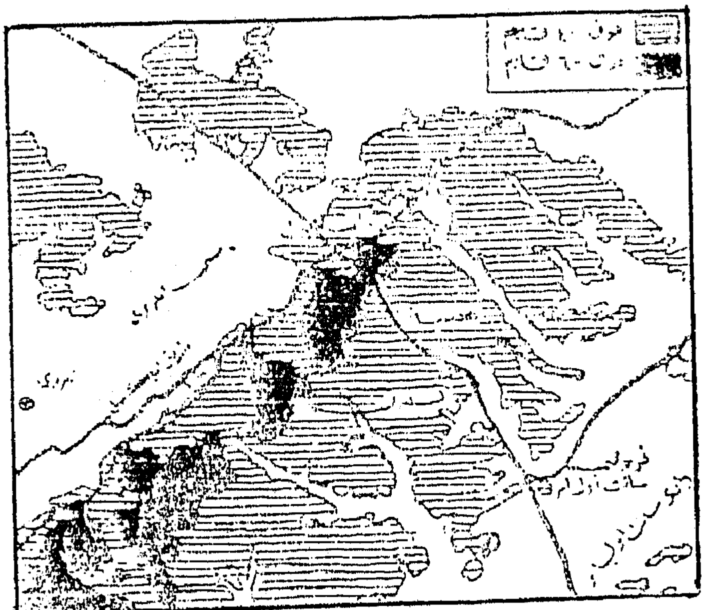
١ ـ مواقع داخل الجبال intramontane situations · وقد تحتل هذه المواقع مدن صغيرة الحجم ، ولكن وظيفتها مدنية بدون شك · ومعظم هذه المواقع يتحدد فى الأودية الجبلية الرئيسية الطولية أو العرضية التى تمثل خطوط الحركة والتى تتوافر فيها المواضع المدنية الملائمة التى مهدها فعل المياه الجارية أو الثلاجات · وأهمها بطبيعة الحال مواقع التقاء الأودية الطولية بالعرضية · مثال ذلك انسبروك وجرينوبل . فكل منهما مدينة جسور ومفرق طرق ونقط مراحل ، وهما أمثل أمثلة للمدن الالبية الحقة · وفى الابنين تتنضد المواقع بحسب محور الجبال العام ·

وفى أمريكا الجنوبية نشأت مدن طلائع الأنديز preandine الأرجنتينية الثلاث ، توكومان وسالتا وجوجوى ، أصلا كمراحل على الطريق الكبير من اللابلاتا الى ليما · وقد تكون الكتلة الجبلية غير منتظمة كبضاب المكسيك البركانية فتغطى بسلسلة من المنخفضات الصحية الرخية . فبمجرد أن يهبط خط حديدى من استبس الأناهواك Anahuac ليعبرها تظهر المواقع المدنية : أوريزابا ، جالابا Jalapa ، مونترى · هذه ايضا قصة سرينجار عاصمة كشمير على الطريق بين البنجاف وآسيا الوسطى وسولمونا Sulmona فى الأبنين على طرق وسط ايطاليا ·

مثال آخر على نطاق صغير : بين الكتل القديمة فى غرب أوروبا تقوم أحواض رسوبية ، تتجول حوافها الى حلقات من المواقع المدنية التى تمثل



شكل ١٦ - مواقع فتحات حوض لندن (عن ستامب)



شكل ١٧ - مواقع الفتحات الهوائية فى حواف حوض لندن
(عن ايست)

العلاقة بين انتاج الحوض والحافة الهضبية : كأحواض سوابيا · باريس ، لنـدن · فمثلا من ناحية تلال تشيلترن تتـابع المـدن فى الفتحـات التـابعة

: consequent

Trowbridge, Royston. Wallingford, Dunstable, Luton, Hitchin, Swindon

فمثلا دنستابر تقع فى فتحة هوائية wind gap تقدم طريقا متدرجا من الحوض فى الجنوب الى الميدلاندز فى الشمال كان يخطه قديما طريق واتلنج · وتتكرر مواقـع الفتحـات الهـوائية فى حـواف الجنـوبيـة فى النـورث والسوث داونز : مثـلا دور كنج ، جيلفورد ، أورندل Lewes ، كانتر برى · وما نراه فى حوض لندن يتكرر فى جبهة الجوار ـ سوابيا ·

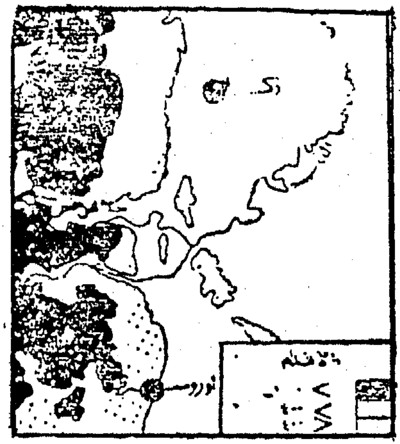
أما حوض باريس فحالة كلاسيكية : فهذا الحـوض يتركب من مجموعة من طبقات رسوبية مختلفة التكاوين ، مقعـرة حلقيـة مركزها باريس بحيث أن كل حلقة داخلية فيها أصغر مسـاحة وأوطأ من الخـارجية ، أى كطاقم من الأطبـاق الطبـاقية nest of saucers · ونظرا لتفـاوت قـوة التعرية بحسب تفاوت نوع التكوينـات ، فقد أصبحت كل حلقة تشكل رصيفا تركيبيـا structural platform أطـرافه الخـارجية تمثـل حـافة (كوسـتا) منحدرة ، وأصبح الدخول الى حوض الحلقة محدودا بالفتحـات التى يمكن أن تشقها الأنهـار فى هذه الحواف · ولما كانت الأنهـار فى الحـوض الحلقى تأخذ نمطـا مشـعا radial ، فقد نشأت سلسلة كاملة من حلقـات المدن المتناظرة على هذه المواقع ·

ب ـ مواقـع أقدام الجبال أو البيدمونت piedmont · وهـذه أهم فئات المواقع الجبلية وأوسعها انتشـارا · وهى تمثـل نقط التجمـع قبل أو بعد اجتياز عقبة الجبل ، بحيث ترسم كل منها رأس شـبكة أو حـزمة مروحية من طرق السهل المجاور · وتتحـدد المواقع على خط البيدمونت حيث يتقاطع

مع مصبات الأودية أو الفتحات الجبلية أى حيث المواقع الاستراتيجية للفتحات والممرات gap—towns pass—cities وحيث تتحقق القيمة الفعلية لجبهة الالتحام الاقتصادية ، وحيث تتوافر فى الكوة الجبلية والمدرجات الركامية والأحواض البحيرية مواضع ممتازة للمدن غنية بالتربة الرسوبية المنقولة والمياه النقية وامكانيات توليد القوى الكهربية فالصناعة ٠

هكذا نجد خط مدن بيدمونت الأبنين الشهير حيث يتتبع طريق اميليا Via Aemilia اقدام السلسلة من Fano الى Plaisance ، وتتحدد المدن عند فوهات الأنهار والجداول الجبلية الصغيرة : فاينزا Faenza. عند مصب Lomone ، وبولونيا عند مصب الرينو Reno ، بارما عند مصب التارو Taro ٠ وبالمثل على طول أقدام الكتل القديمة فى جنوب ألمانيا من الراين حتى سيليزيا العليا : طريق هلفج Hellweg الشهير ٠ مثل آخر : هوامش الوادى الأوسط فى اسكتلندا حيث يتمارس مع « الهايلاندز » Highlands ومع « الأبلاندز » الجنوبية S. Uplands ٠ وعلى طول حواف ويلز قرب اتصال هضبة ويلز بالسهول ، أى رعى الماشية بالزراعة ، خط مدنى أهم نقطة ركسام Wrexham ، أوزوستري Oswesry وهناك مدن الأسواق العديدة التى تحيط بأقدام هضبة دارتمور المرتفعة ، وبضلعى سلسلة البنين مثل ليدز وويكفيلد ومانشستر ٠ والأنهار التى تحدد هذه المواقع لا قيمة لها ملاحيا ولكن أوديتها تقدم طريقا متدرجا الى الهضبة ٠ مثل فى وسط آخر : مدن حواف تاريم الصحراوية : كشجر ، يرقند ، خوتان ، تشرتشن ، أكسو Aksu التى تحدد وتعتمد على جداول الحافة القصيرة فى وسط تاكلاما كان الجاف ٠

واذا كانت المنطقة الجبلية كالجزيرة ، فان الخط يزدوج من الجانبين كما فى الألب : شمالا فى سويسرا وجنوبا فى ايطاليا ، حيث ترسم سلسلة



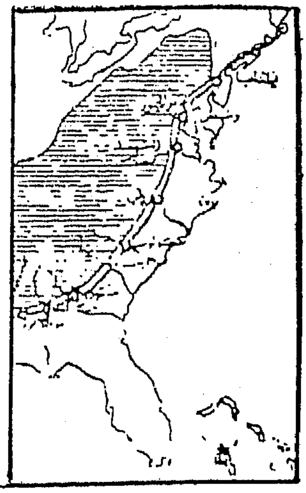
شكل ١٨ ـ مدن أقدام هضبة ويلز

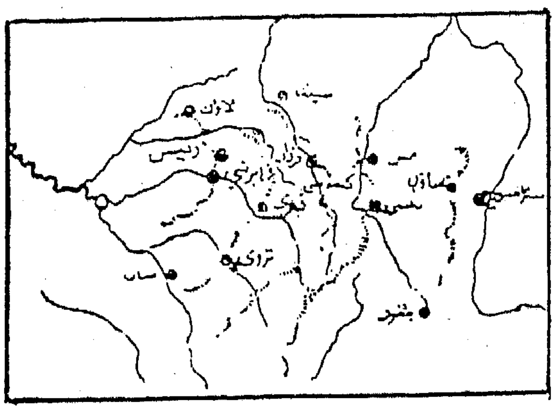
المدن شكل حدوة الحصان ـ بينما تقل المدن بوضوح على نهر البو فى وسطها نظرا لأخطار فيضانه • وقد تكون المنطقة الجبلية على شكل دائرى ، خاصة فى حالة الجبال البركانية فيأخذ نمط مدن الأقدام صورة حلقية • مثلا كانتال فى هضبة فرنسا الوسطى ، جبل بركانى تعرض للتعرية طويلا ، وتحولت ضلوعه الى مروحة متشعبة من الأودية العميقة أهم خصائصها ذلك النمط المشع ، فقامت حلقة من المدن عند الأقدام عند نهايات الأوديـة : سان فلور Saint Flour Murat ، Salins ، Saint Cernin ، أورياك Aurillac

هذا واذا جاورت السلسلة الجبلية الماء ، تحـول خط البيدمونت الى خـط السـقوط fall-line ، أى أصبحت مواقع البيدمونت مواقـع بحرية أيضا • والمثل الرئيسى هو « خط السقوط » عـلى طـول بيدمونت الأبلاش • فأنهار السـاحل الشرقى النابعة من الأبلاش تمتـاز عـلى هضبة بيدمونت بمجـار ضيقة ضحلة سريعة مقطعة بالمندفعات وذلك لأن صـخور الهضبة بلورية قديمة صلبة ، بينما هى تمتاز بأودية عريضة عميقـة وحركة هادئة فى السهل الساحلى لأن رواسبه حديثة لينة ، ولهذا تغـزوها مياه المد حتى أقدام الهضبة ، التى تمثل لذلك انقطاعا فجائيا فى مجرى النهر وتحدد

أوطى شلال فيه ، ومن ثم تعين موقعا مدنيا حيويا : ميناء نهريا ـ محيطيا ، خليجيا مديا تصلة السفن المحيطية ، ومحطة للقوى المائية والصناعة ، وفتحة جبلية ساحلية • ومجموع هذه النقط يمثل خط السقوط ترنتون ـ فيلادلفيا ـ أوجستا ـ ميكون ـ كولومبس ـ مونتجمرى •

شكل ١٩ ـ مدن خط السقوط (عن جونز وبرايان)





شكل ٢٠ ـ مواقع فتحات حوض باريس

جـ ـ مواقع مقدمات الجبال • على مسافة من الجبهة الجبلية تقوم مدن طلائع أو مقدمات الجبل ، مدن أمهات metropoles تمثل القواعد الأساسية فى عبور العائق • ولولا العائق الجبلى ، لما اكتسبت هذه المواقع أهميتها • فهى الرؤوس النهائية لكل شبكة الطرق الآتية من ، أو الذاهبة الى ، السلسلة الجبلية • وهى القواعد الرئيسية لتكامل اقتصاد السهل والجبل •

والأمثلة عديدة : تولوز من مدن الجارون ، ولكنها لا تنفصل عن البرانس فى الماضى والحاضر • وبالمثل مدينة بو Pau • والى الشمال من الألب : ليون ، برن ، ميونيخ ، والى الجنوب : تورينو ، ميلانو ، البندقية • وميلانو بوجه خاص هى « عاصمة » الألب : مجمع كل مروحة

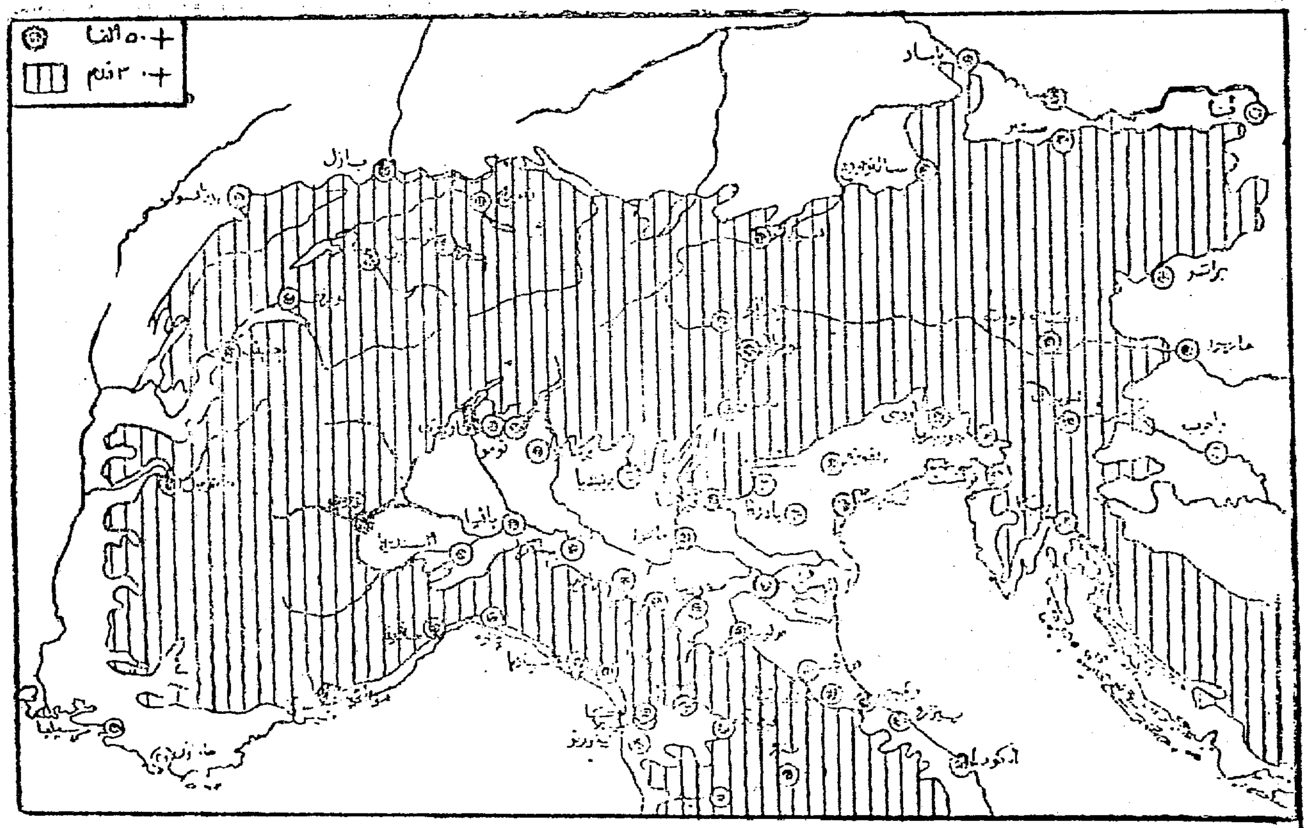
الطرق الآتية عبر ممرات الألب ابتداء من مونت روزا الى برنينا Bernina ، بما فى ذلك سمبلون ، سان جوتار ، شبليجن Splügen ، البولا Albula ، ستلفيو Stelvio ! وبفضل وقوعها عند قمة المروحة فانها لم تتأثر بتحركات الأهمية فى الوصلات مع الأنفاق والممرات الجديدة · ويلخص نجاح سرقها الدولية أهمية موقعها هذا · نفس الدور تلعبه مكناس وفاس ازاء أطلس الوسطى ، ومراكش أمام أطلس الكبير · وبالمثل تفليس ، اصفهان ، قندهار ، بشاور ·

واذا كانت مدن مقدمات الجبال قاعدة عامة ، فاننا ينبغى ان نقابلها من ناحيتى الجبل : من خلف ومن قدام · بمعنى آخر ينبغى أن ننتظر أزواجا متناظرة من هذه المواقع على ضلعى السلسلة · ومن قبل لاحظ لابلاش أن « تيرنوفو الى الشمال من جبال البلقان تقابل كزان ليك كما تناظر Vladikavkaz (بلاد القوقاز) تفليس » · وبالمثل فى كل السلاسل العظمى · ولا شك أن بين هذه النظائر المدنية الجبلية علاقات وروابط معينة (شكل ٧١) ·

وسائل النقل والمواصلات

١ ـ المدينة والطريق · لا شك ان وسائل الحركة هى العامل المباشر الموجب الذى يحدد توقيع المدن وكان من الممكن أن ندرس آثار اللاندسكيب كجزء من دراسة النقل ، الا أن النقل يتأثر الى حد بعيد بتوجيه اللاندسكيب الذى هو العامل النهائى غير المباشر فى ضبط الموقع ، ولهذا نعالج النقل كضابط أصيل فى ذاته · فنجد أن العلاقة بين النقل والموقع وثيقة جدا ، حتى لتقترب جغرافية النقل من جغرافية المدن اقترابا شديدا ، بل يمكن القول ان جغرافية المدن هى جغرافية النقل « توقفت » ووصلت الى منتهاها ، بينما أن جغرافية المدن هى القمة النهائية لجغرافية النقل ·

فالنقل هو الطريق ، والطريق خط يصبح حين يتوقف وينقطع نقطة هى



شكل ٢١ — العلاقة بين المدن الهامة (+ ٥٠ ألفا) ومواقع أقدام الجبال أي الألب . لاحظ أن مواقع داخل الجبال قاصرة على الأودية ونهايات البحيرات الألبية

المدينة ، بينما أن المدينة نقطة حين تتعـدد وتتصل تصبح خطا هو الطريق ـ ولهذا أصر الجغرافيون منذ كـول Kohl (١٨٤١) على العلاقة الوثيقة بين هذا الثنائى الخالد : الطريق ـ المدينة ، فليس لدينا صنفان بل صنوان · وقد نبالغ فى ذلك احيانا كما ينبه لابلاش ، ومـع ذلك فهـو صـاحب القـولة المشهورة : « أن الطـرق صـنعت المـدن Les routes ont fait les villes » . ومن قبل وجد راتزل ان المدن مرتبطة ارتبـاطا حيويا بالطريق · كمـا قيل ان المدن ليست الا عقدا فى شبكات الطـرق ، وأنها فى الحقيقة مفارق طرق شبت عن الطوق « «grown-up crossroads» . ذلك أنه لما كانت المدن لا تعتمد على موارد موضعية بل على علاقات خارجية ، فان الطـرق ببساطة هى الشرايين التى تغذيها بالحياة · ولهذا تغلف المدن « نجوم » من الطرق كما يعبر برون ، واذا نظرنا الى خريطة كاملة لشبكة الطـرق فى الاقليم لبـدت كمجمـوعة متشابكة من نسيج العنكبوت ، بيوتها المدن ·

هكذا اذا كان هيليربلوك Beloc قد قال ان الطريق يمتد فيتحرك التاريخ ، فقد قال لابلاش ان الطريق يتحرك فينثر بـذور الحياة ـ البيـوت والدساكر والقرى والمدن ، أى يصبح بحق حاملا جغرافيا · ومع ذلك فيجب الا ننسى انه فى الفترات المضطربة التى انعدم فيها الأمن تحـولت الطرق الى ميدان لقطاع الطرق ، فتراجعت مدن كثيرة عن الطريق واعتصمت بمواقع التجاء بعيدة عنها وظلت تكتفى بمراقبته دون أن تنزل اليه ، كما فى مـدن منحدرات الرون المحصنة على جانبى طريق دوميشيا Via Domitia .

كذلك ليس من الصواب دائما أن الطرق هى التى تصـنع المدن · فمهما توغلنا فى التاريخ ، فمن الصعب دائما أن نقـرر من الذى سبق : الطريق أم المدينة · فمثلا مدن لا نجدوك وجدتقبل أن يظهر طريق دوميشيا بين فرنسـا وروما · ولا شـك أن مدينة بولونيا ظهـرت منـذ حضارة فيلانوفا Villanova

تقبل ظهور طريق اميليا الرومانى · وأحيانا هى المدن التى تدعم وتثبت الطريق بقوتها وجاذبيتها وتحميه من التحولات · فمثلا حلت دولوث محل منافستيها سيوبيريور وتوهاربرز وذلك لقربها اكثر من موارد الحديد · بل ان المدينة الصغيرة حين تنجح قد تجذب اليها الطريق وتحولها اليها ، كما فعلت شفيلد فى البنين بعد نمو الصناعة بها · وهنا نصل الى عكس لمعادلة لا بلاش : فنجد أن « المدن هى التى صنعت الطرق » ·

ولعل الأسلم أن نقول أن التفاعل بين الطريق والمدينة متبادل ، وكل منهما فاعل ومفعول به أو بالأحرى مضاف ومضاف اليه · وكما يقول برون :

«La ville crée la route ; à son tour la route crèe la ville. ou la recrée, c'est — à — dire la deplace et la deforme.»

هذا وتمتد العلاقة بين الطريق والمدينة من البداية الى النهاية ، فأعمار المدن تستمر طالما استمر الطريق — ولكن لا أكثر · وكل تحول أو اندثار للطريق يعنى نفس المصير للمدينة . « كالمدن المفقودة » مع طرقها جنوب حوض تاريم ، وكتحولات التجارة التاريخية الكبرى ·

٢ — مواقع الطرق · تتحدد المواقع على الطرق حيث يحدث انقطاع سواء بمعنى العقبة الجغرافية أو التباين الانتاجى · فأما النوع الأول فهو بعينه مادرسناه مباشرة تحت عنصر اللاندسكيب · ويمكن هنا أن نعرض لعدة فئات من النوع الثانى : انقطاع التباين الانتاجى ·

١ — الصحراء والمزروع · ولا شك أن أهمها هى جبهة التحام الصحراء والاستبس بالمزروع · وليس ابلغ فى التعبير عن هذه الحقيقة من خريطة لابلاش الشهيرة التى ترسم قوسا هائلا أو حلقة فى قلب العالم القديم تضم نحو ٥٠ مدينة من « موانى الصحراء » ، كلها عائلة موقعية أساسا · وكما تتناظر مدن طلائع الجبال مع بعضها البعض على جانبى السلسلة ،



شكل ٢٢ ـ موانى الصحراء فى العالم القديم ـ خط لابلاش

فكذلك تتناظر هذه الموانى الصحراوية مع بعض عبر الصحراء ، ويحدد هذا التناظر نهايتا خط القوافل الواحد ، الذى يتحدد بدوره بمواقع الواحات التى هى خطى العبور stepping—stones داخل الصحراء • ويلاحظ أن مواقع هوامش الصحراء محفوفة ـ الى جانب أخطار تحول الطرق ـ بأخطار غارات البدو ، ومن هنا كثرة المدن المخربة والمفقودة بينها . مثل بالميرا وخرائب قرة قورم منذ ماركوبولو ، واندثار غانه Ghana فى السودان الغربى •

ب ـ المستنقعات • ومن جبهات التحام الاقاليم الانتاجية هوامش المستنقعات المستصلحة مع المزروع ، ولكنها تكون على نطاق صغير • والفلاندوز مثال حى على هوامش « البولدر » Polders ومنطقة Houtland فنجد أن مدن Guines ، ايبر Ypres ، Dixmude ، Ghistelle ، Furnes بروج ، كلها تتبع ساحلا قديما ويتحدد دورها بحسب تقدم غزو الاستصلاح للبحر • وهذه أيضا حالة المراكز الزراعية فى الزيدرزى من Medemblick الى Stavoren .

ج ـ الأنهار • ويمكن أن يحدد جبهات الالتحام بين اقليمين مجار نهرية ، فيصبح الطريق تابعا للاثنين : كما على هوامش الكامبين حيث مجارى أنهار Demer ، Dyle ، Rüppel التى كان يتبعها طريق العصور الوسطى بمدنه من آنفرس الى مالين (مكلين) الى Aerschot ، الى Diest الى Hasselt الى ميستر يخت •

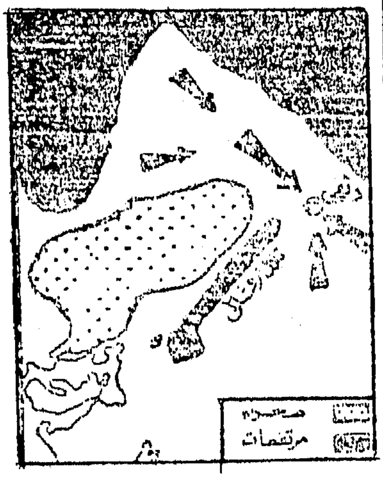
د ـ الاقاليم الزراعية • وقد يكون التحام الأقاليم النباتية او الزراعية هو أساس المواقع • والواقع أن أثر التقاء الاقاليم ذات المواهب الزراعية المختلفة على توقيع المدن لوحظ من قديم . كحالة مونبلييه ونيم ـ مدن « Coustière » ـ تقوم بين الجاريج من ناحية وسهول الكروم من

الناحية الأخرى . مثال آخر : المدن العديدة على جبهة الالتحام بين Beauce الشهيرة بالحبوب وبين الأقاليم المجاورة التى تكثر فيها المروج والأدغال Dreux ، شارتر ، شاتودان ، فندوم ، أورليان ، مونتارجى Montargis ايتامب Etampes.

٣ ـ وسائل المواصلات . تعددت وسائل النقل وتطورت تطورا كبيرا ، وانعكس هذا مباشرة على قيم المواقع : فلكل وسيلة « انتخابية » موقعية selectivity خاصة .



شكل ٢٣ ـ مدن رؤوس مثلث السهل الشمالى العظيم بالصين



موقع دلهى (عن فيرجرين)

أ ـ الطريق والنهر . فقديما كانت المواقع من صنع الطريق route ، كالطريق الرومانية Roman Roads (Hochstrasse فى المناطق الألمانية) ، أو النهر (والقناة) ، وكان التقاؤهما أهم المواقع ، ولكنهما كانا يتنافسان اذا توازيا : مثلا فى مصر دخل الرومان دون طرقهم ، لأن النيل ـ ذلك « الطريق المتحرك moving road » الغى الحاجة اليها .

ب ـ السكة الحديدية . وظل النهر والطريق الضابطين الرئيسيين

حتى كانت السكة الحديدية فوأدتهما معا • ففى البلاد القديمة بدأت السكة الحديدية بما لها من « نفس » أطول من الحركة ، وحساسية خاصة بالتضاريس ، بدأت عملية انتخابية جديدة بين المواقع القائمة أو خلقت مواقع جديدة كلية • فقد قضت على المستودعات entrepot وعلى نقط تغيير الموصلات transshipment • ولم تستطع بعض المدن القائمة التكهن بأثر السكة الحديدية عليها ، فرفضتها حماية لمصالحها المكتسبة فى النقل المائى أو البرى ، فتخطاها القطار ، ومثل هذه المدن فقدت مواقعها كثيرا من قيمتها وانحدرت • وكثيرا ما كان التقدم أو التأخر فى قبول السكة الحديدية ودخولها بضع سنوات عاملا فيصلا فى مصير المدينة •

على أن القطار انما سعى بوجه عام الى أنجح المدن القائمة ليفيد منها ولم يأبه بالمواقع التى كانت فى انحدار من قبل ، ولهذا فهو لم يحطم شبكة المواقع السابقة تماما بل أكد الخطوط العريضة فيها ولم يمس الا التفاصيل ، أى أنه عجل باتجاهات قائمة • ففى فرنسا مثلا أفادت باريس دائما من القطار ، تليها العواصم الاقليمية الكبرى مثل ليون ، بوردو ، ليل ، تولوز ، سانت ايتين ، الهافر ، روبيه ، ريمس ، طولون ، أما مدن الدرجة الثانية والثالثة فقد أفادت متأخرة كثيرا •

ومن أمثلة وقع السكة الحديدية على النهر : المسيسبى ورواند حيث قامت مراكز التواغل الأوربى فى الداخل ، اذ لما أتى الخط الحديدى ضاعت أهمية كل موقع نهرى لم يصله القطار ، كما لم تعد الأهمية حكرا على المواقع النهرية • فمثلا كان التفوق لسانت لويس طوال العصر النهرى ، ولكن منذ السكة الحديد انتقلت الغلبة الى شيكاغو • فقد ظلت سانت لويس كبرى مدن الداخل غرب الأبلاش فترة طويلة • وفى ١٨٤٠ كانت قدر حجم شيكاغو ٤ مرات ، ولم تتساو المدينتان الا فى ١٨٧٠ ، ثم مع السكة الحديد انقلب

الميزان حتى أصبحت شيكاغو اليوم أكثر من ٤ أمثال سانت لويس ٠

السنة	١٨٤٠	١٨٥٠	١٨٦٠	١٨٧٠
سانت لويس	١٦ر٠٠٠	٧٨ر٠٠٠	١٦٠ر٠٠٠	٣١٠ر٠٠٠
شيكاجو	٤ر٠٣٠	٣٠ر٠٠٠	١٠٩ر٠٠٠	٢٩٩ر٠٠٠

السنة	١٨٨٠	١٩٣٠	١٩٤٠	١٩٥٠
سانت لويس	٣٥٠ر٠٠٠	٨٢٢ر٠٠٠	٨١٣ر٠٠٠	١ر٣٩٤ر٠٠٠
شيكاغو	٥٠٣ر٠٠٠	٣ر٣٧٦ر٠٠٠	٣ر٣٨٤ر٠٠٠	٩ر٩٠٢ر٠٠٠

كذلك فى الجانج : انتعشت كل المدن النهرية التى دخلها القطار كمراكز للتجميع والتوزيع ، مثل كونبور Cawnpore خاصة ، ولكن انحدرت بقية المدن الأخرى التى تخطاها القطار ٠

وعدا هذا فقد خلق القطار لنفسه عقديات جديدة : مثل كرو Crewe . أما فى البلاد الجديدة فقد أصبح القطار هو السيد الوحيد والخادم الوحيد ، وأصبح اداة التعمير ووسيلة الحضارة The Civilizing Rail وكل شبكة المواقع من صنعه ٠ هذا يصدق على الجيل الاخير من المدن الامريكية التى وضح ماكنزى وجفرسون شدة ارتباطه بالخط الحديدى خاصة فى الغرب والغرب الاقصى ٠

حـ ـ السيارة ٠ أما المرحلة النقلية الثالثة فهى السيارة ٠ وأبرز آثارها الموقعية انها أنقذت الطريق البرى وبعثته بعد أن كان الخط الحديدى قد قتله ٠ لكن من الصعب أن نقرر ما اذا كانت السيارة قد خلقت مواقع وعقديات جديدة ٠

اطار الاشارة

تتوقف أهمية أى موقع على الاطار الذى ننظر اليه من خلاله ، وليست العبرة باطار ضيق ثابت ، لأن اطار الاشارة المساحى عنصر شديد

التغير سريع التوسع . فقد نجد موقعا ممتاز العقدية بالنسبة للتضاريس المحلية ومتوسطا بالنسبة للاكيومين الاقليمى ، ولكن لا يلبث أن تكتشف خارجه أو تضاف اليه مساحة مماثلة من الاكيومين فيتكون لدينا مباشرة اطار اشارى أوسع مساحة ليس فيه للموقع الممتاز القديم الا محل هامشى متطرف . وهناك فى كل حالة عدة اطارات متزايدة السعة ، ولكن يمكن ان ننتخب أهمها وهى الاطار السياسى والاطار الأكيومينى .

١ ـ الاطار السياسى . هو نتيجة للجغرافيا السياسية ، وهو لذلك شديد التغير مثلها ، وأحيانا فجأة . والتغيرات التى تنتابه هى أما بالاتساع أو الانكماش ، أى بالضم أو البتر . وأكثر المواقع حساسية بها هى المواقع الادارية أى العواصم ، ولكنها ترج الموانى أيضا . ومن أمثلة التوسع روما ، والانكماش فينا . وبين الموانى تضاءلت قيمة سوثمبتن فى العصور الوسطى بعد ضياع ممتلكات انجلترا فى فرنسا وانسحاب الاطار السياسى الى حدود الجزر البريطانية نفسها . هذا بينما فى القرن الحالى انحدرت تريست بعد ان انكمش اطارها السياسى من امبراطورية النمسا ـ المجر الضخمة الى ظهير الكارست الفقير . ومثل هذا حدث لميناء لندندرى Londonderry فى أيرلند بعد ان اقتطع انشاء حدود جديدة فى ١٩٢٢ مساحة ضخمة من ظهيرها فى الجنوب والغرب . ولقد كان تداول الأهمية من حلب الى دمشق نتيجة مباشرة لتحرك الاطار السياسى .

وينبغى عند هذا الحد أن نكشف عن زاوية خاصة من تأثير الاطار السياسى . فالاطارات السياسية ـ أى الوحدات السياسية ـ المتجاورة تمثل نوعا من الانقطاع البشرى break ـ نقلى وانتاجى وسياسى ـ كفيل بأن يحدد مواقع بعض المدن . وينبغى أن تكون فى هذه الحالة مدنا مزدوجة أو مدنا توائم : مدينة لكل من الوحدتين على جانبى الحدود (villes à cheval ـ تريكار) . وينبغى أن يشتد الميل الى هذا التوقيع

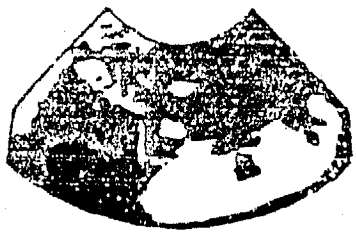
اذا اتفق الحد السياسى مع حد طبيعى كالأنهار · وهذا ما نجده بالفعل ·

وقد وضح لوش دور العامل الاقتصادى فى ايجاد هذه الظاهرة ، ومثل لها بالحدود الأمريكية ـ الكندية حيث تتعدد المدن التوائم عبر الحدود · ولعل انثل البارز دترويت ـ وندسور · ولكن الحدود الجنوبية مع المكسيك تقدم أمثلة لا تقل طرافة · فعلى الريو جراند من أعلى الى أسفل نجد التوائم الدولية الآتية : البازو El-Paso (= المخاضة) ــ ثوداد خواريث Ciudad Juarez ، لاريدو ـ نوفالاريدو ، بروانزفيل ــ ماتاماروس Matamaros · وفى أوربا نجد على الدانوب جيورجيو Giurgiu فى رومانيا تقابل روشتق فى بلغاريا ، وعلى الراين ستراسبورج فى فرنسا وكيل Kehl فى المانيا ، والأخيرة خلقتها المانيا خلقا بعد ضياع الالزاس ·

وفى العالم العربى تكثر مدن الحدود التوائم بين القطر السورى وتركيا : مثل نصيبين ـ القامشلى · وعلى جانبى الكنغو نجد برازفيل كينشاسا ، ولو لم يكن خط الحدود لكفت مدينة واحدة ولابتلعت الكبرى (كينشاسا) جارتها · وقديما حين كان الرون حدا سياسيا قبل توحيد فرنسا ، كان هناك خط مزدوج من المدن المتقابلة على ضفتى النهر ، كان أهمه الثنائى ليون ـ فيين Vienne ، وبعد التوحيد ابتلعت الكبرى الصغرى ·

٢ ـ الاطار الاكيومينى · يحتوى هذا الاطار على عدة ابعاد تتراوح من المحلية الى الكوكبية · والكشوف الجغرافية هى أهم عامل وسع الاطار الاكيومينى فجاة وبصورة ثورية هزت العلاقات الجيوماتيكية للعالم ، وحولت مجارى الحركة وطرق التجارة ، وقلبت القارات « بطنا لظهر » وأعادت توجيهها ، ولهذا رجت أكثر مارجت مواقع الموانى · ويمكن هنا أن نجمع من الدراسة التاريخية صورة أو نمطا توزيعيا واضحا يمثل فى

ايجاز هذا الدور • فحتى قبل كشف الرأس كان توزيع المدن والموانى الهامة فى العالم القديم يشكل سلسلة مترابطة من عدة حلقات : حلقة مدن الشرق الأوسط ، وخاصة على هامشية الساحلين شرقا وغربا ، ثم حلقة مدن جنوب ايطاليا (الصقليتين) ، ثم حلقة مدن البو ، وأخيرا حلقة مدن مصب الراين • فسواء فى تعاصر أو تتابع زمنى ، كانت هذه معا محور المدن أو « خط استواء المدن » فى العالم القديم • ولكن مع الكشف كانت جغرافية العالم تتغير ، وفيما عدا القطب الشمالى لهذا المحور أصبح هذا الخط « خط الخمود المدنى » نسبيا •



١ ـ كما فى خريطة بطليموس



ب ـ بعد الكشوف الجغرافية

شكل ٢٤ ـ تطور موقع بريطانيا

الباب الثالث

ايكولوجية المدن الأقليمية

ايكولوجية المدن الاقليمية

بعد دراسة الوظائف والتوزيع ، تضيق بؤرتنا أكثر وأكثر لننظر الى « المدينة فى الاقليم » ، كيما نتعرف على الدور الاقليمى للمدينة . واذا كان الاجتماعيون الأمريكيون قد أطلقوا على دراسة تركيب المدينة الداخلية اسم ايكولوجية المدن ، فيحسن أن نميز بين هذه الايكولوجية المحلية وبين « ايكولوجية اقليمية » تختص بعلاقات المدينة فى اطارها الخارجى الاقليمى . وينقسم هذا الموضوع الى عنصرين : « اقليم المدينة » أى المنطقة التابعة لها وما يجرى بينهما من علاقات تؤدى الى مبدأ هام (مبدأ الاقليمية) ، وهو أن تنظيم المجتمع الحديث يتم على أساس اقليمى ، وبوجه خاص أقاليم المدن . وهذا يؤلف العنصر الثانى من الموضوع وهو الاقليمية والمدن .

والموضوع بعد هذا له أهميته القصوى من الناحية التطبيقية . فهو أحد عنصرين فى جغرافية المدن يدخلان مباشرة فى الجغرافيا التطبيقية . فكما ترتبط دراسة تركيب المدينة الداخلية ارتباطا وثيقا بتخطيط المدن ، فكذلك يرتبط اقليم المدينة والاقليمية بتخطيط الأقاليم . ولهذا فان الباب ينتهى بدراسة فى التخطيط الاقليمى من الجانب المدنى .

الفصل العاشر

اقليم المدينة

الوظيفة الاقليمية للمدينة

رأينا فى دراسة الوظائف أن مبرر وجود المدينة ليس موضعيا ، وانها لا يمكن أن تعيش فى « فراغ » . « فالمدن لا تظهر من نفسها . بل يقيمها الريف لتقوم بأعمال لابد أن تؤدى فى أماكن مركزية » كما قال جفرسون . فجوهر فكرة المدينة هو أنها تخدم منطقة تابعة ، والأصل فى وظيفتها هو الجانب أو العنصر الاقليمى regional component . ومن هنا يكون فهم المدينة ناقصا الا اذا درسنا الاقليمية مع ريفها المحيط . فهناك تفاعل وثيق بين المدينة وريفها يتكون من مجموعة من الأفعال وردود الأفعال المتبادلة تنتهى فى الواقع بخلق مركب اقليمى متميز بكل معنى الكلمة . وهذه العلاقة الجوهرية تاريخية ، ولكنها تطورت على العصور .

تطور العلاقة

فقديما كانت العلاقة بين المدينة والريف ضعيفة نسبيا ، رغم أن المدينة كانت تعتمد على الريف اعتمادا كليا . فلقد كان الاكتفاء الذاتى لا تتجير المحاصيل هو أساس زراعة الريف ، وكانت الحاجات الصناعية المتواضعة يقدمها الحرفيون artisanat المقيمون فى القرى وليس بالضرورة فى المدن . ولازالت أجزاء كثيرة من العالم الموسمى تعيش فى هذه المرحلة ، حيث معظم الحرفيين ريفيون وحيث تتخصص كل قرية غالبا فى صناعة معينة بجانب الزراعة . من هنا دور التجار الجائلين والأسواق الدورية التى تعقد فى قلب الريف لا فى القرى . لهذا تقل المدن ويضمحل دورها.

غالبا حتى لا تزيد عن أن تكون شكلا للتنظيم السياسى ، مقر رئيس عشيرة أو « الماندرين mandarin » . تعيش طفيلية على الريف الذى تمتص خيراته فى صورة ضرائب منتظمة · أو قد يكون دورها هو تداول الفائض القليل من المحصول الزراعى أى دور مدن الأسواق المحلية ·

وفى كلتا الحالتين يعتمد كيان المدينة على الريف تماما ، لأن تأخر المواصلات كان يمنع أن تكون للمدينة علاقات هامة بعيدة المدى ويفرض عليها الاعتماد على ريفها المباشر · فلم تكن المدينة فى الريف فقط . ولكنها كانت منه كذلك · ومن هذه الزاوية كانت خاضعة للريف فى أصلها وتحت وصايته · ولكن مع ضعف الفائض الزراعى لدى الفلاح . فانه يقترض من المدينة مما أخذته من قبل من ضرائب . فلا تلبث المدينة أن تضع يدها فى النهاية على الريف وأراضيه ، وتصبح المدينة الى حد كبير نتيجة للملكية الغيابية « والمزارعة metayage » ، كما كان فى كثير من مدن الشرق الأوسط · هذا الوضع الطفيلى يفسر المتناقضة الوظيفية الواضحة فى مدينة تبدأ وظيفيا تحت وصاية الريف . ولكنها تنتهى عمليا بوضع يدها عليه ···

ولقد تعدلت العلاقة بين المدينة والريف مع عصر التجارة (الميركانتلزم) · اذ زادت كمية التجارة والتبادل ، وزاد بالتالى دور المدن · ومن خصائص هذه الفترة فى أوربا أن الوسيط المدنى كان يمد الحرفيين الريفيين بالمادة الخام لتصنيعها ثم يستردها ليسوقها ، وكان هذا التنظيم أساس نشاط كثير من المدن مثل ليون وسانت ايتين · وأخيرا مع الانقلاب الصناعى تغيرت العلاقة بين المدينة والاقليم الريفى تغيرا جوهريا · فمع تطور المواصلات الخطير وتعدد آفاق النشاط الاقتصادى الحديث ، أمكن للمدينة أن تعتمد على علاقات اقتصادية بعيدة المدى جدا ، وخرجت عن نطاق الريف المباشر

ووصايته ، بل ومع ظهور مجموعة الخدمات الحضارية الحديثة أصبحت المدينة ضرورة للاقليم الريفى « وولى أمر » الريف فى أكثر من معنى . فالعلاقة بين المدينة والريف الآن لم تقطع ولكنها تعدلت كثيرا .

العنصر الاقليمى فى التركيب الوظيفى

المعنصر الاقليمى للمدينة اذن بعد أساسى من أبعادها الوظيفية ، بل الأساسى . وعلى هذا يمكن تصنيف وظائف المدينة من وجهة النظر المكانية الى اثنتين ، وظائف « محلية » ووظائف « اقليمية » ! فالمحلية يقصد بها خدمة سكان وكيان المدينة نفسها مباشرة ، أما الاقليمية فهى التى توجه الى خدمة سكان الريف المحيط . وليس من السهل بطبيعة الحال الفصل بينهما ، فكثير من المؤسسات والمرافق أو أغلبها تعمل لخدمة سكان المدينة وروادها فى الاقليم التابع معا . ولكن التمييز بين الفئتين هام من حيث المبدأ الجغرافى . فالوظائف الاقليمية هى تلك التى تتم فوق ، وزيادة عن ، القطاع المحلى البحت ، ومعرفتها تبين مدى تكامل المدينة فى الاطار الريفى أو مدى التنافر بينهما ، ومن ثم سلامة أو ضعف التركيب الوظيفى للمدينة وكفاية أو نقص الكيان الحضارى للريف . بمعنى آخر ، للتمييز بين وظائف المدينة المحلية والاقليمية أهمية كبرى عملية فى التخطيط الاقليمى . وهنا يجب ألا نخلط بين التصنيف المكانى والتصنيف الوظيفى بالمعنى المباشر .

فمثلا يقسم أوروسو التركيب الوظيفى للمدن الى فئتين أساسيتين من الوظائف ، أولية وثانوية . الأولية هى أصل وجود ومبرر قيام المدينة ، فلا يتوقف وجودها على غيرها ، بل على العكس يتوقف وجود غيرها عليها . والثانوية هى تلك التى تختص بخدمة أصحاب الحرف الأولية السابقة وتقديم حاجاتهم ورفاهيتهم وترفيههم الخاصة . ويتوقف وجودها على

الوظائف الأولية ، وكلما زادت الأولى حجما زادت الثانية ، بنسبة اشبه ما تكون بالربح المركب ٠

كذلك لا يختلف تصنيف ماكارتى H. H. Mccarty عن هذا كثيرا حين يتكلم عن هرم الحرف «occupational pyramid» فقاعدة الهرم هى تلك الوظائف التى لا تتوقف أو تترتب على غيرها ، يعنى « الحرف القاعدية basic industrics » ٠ وقد تكون الخدمات المركزية احيانا من هذه الحرف القاعدية ٠ كما فى المدن الادارية الحكومية أو مدن الجامعات ٠٠٠ الخ ، ولكن الأغلب ان الحرف القاعدية تتناول عامة تداول السلع أكثر من الخدمات ٠ وتمتاز الوظائف القاعدية بأنها « تصدر » الى خارج المدينة ، أما بقية الهرم فوظائف تقوم على التخديم للحرف القاعدية ، وهى لذلك صناعات وخدمات تسوق محليا أو موضعيا ٠

وسيلاحظ فى تصنيف كل من أوروسو ومكارتى أنه لا يهتم بالتوجيه المكانى لوظائف المدينة بقدر ما يهتم بتتابعهما الفنى ٠ فكل من الوظائف الأولية والثانوية ، أو القاعدية والتكميلية ، تتعدى أحيانا أو فى الغالب حدود المدينة الادارية الى الاقليم الريفى المحيط ٠ فالعنصر الاقليمى فى وظائف المدينة يشمل القطاعين الأولى والثانوى ٠ ولا شك أن اشعاع المدينة فى الريف فيه انعكاس لتخصصها الوظيفى ، ولكن المهم أن هناك قاسما مشتركا من النشاط بين كل المدن يهدف الى خدمة السوق الريفية مهما كان ذلك التخصص ٠ والمشكلة هى صعوبة تحديده احصائيا أو بوضوح ٠

وقد حاول كريستالر أن يحدد القطاع الاقليمى فى وظيفة المدينة بالتليفونات ، ولكنه أساس غير واف كما رأينا ٠ كذلك حاول بريسى أن يحدد العنصر الريفى فى المركزية rural component of centrality ويقدر

هانز بوبك Bobek أن نحو ١/٥ أو على الأكثر ½ سكان المدينة يعمل خاصة فى خدمة منطقة سوق أو اقليم المدينة · وربما كانت النسبة أعلى ما تكون فى المدن الكبرى : ٤٠ر٧ ، ٤١ر٢ ، ٤٢ر٣ ، ٤٦ر٧ ٪ فى شتتجارت وفرنكفورت وميونيخ وكارلسروه على الترتيب · وهى تشمل المشتغلين فى التجارة والادارة والخدمة العامة والمهن الحرة ·

ومن الثابت أن المدينة لا يمكنها بوجه عام أن تعيش على الوظائف المحلية · فلو كانت المدينة تعيش لذاتها بلا وظيفة اقليمية ، لوجب أن تكفى نفسها بنفسها من حيث الخام والطعام والانسان ، ولكانت بذلك مجرد وحدة سكنية بحتة أو خلية اكتفائية ، وهذا عكس الواقع ونقيض فكرة المدينة فى أبسط صورها · ولهذا لا يمكن أن نتصور الريف بلا مدينة أو المدينة بلا ريف · واذا كنا نقابل الآن مدنا شيطانية بلا قاعدة اقليمية واسعة ، فهذا ليس الا طفرة حديثة جدا فى تاريخ المدنية ، فهى شاذة ونادرة وأكثر من هذا عابرة أساسا ·

فمنذ الانقلاب الصناعى تكاثرت المراكز الصناعية كالطفح المدنى excrescence على صفحة الاقليم ، غالبا بدون أدنى علاقة عضوية مع الريف المحيط ، ليست هذه مدنا بقدر ما هى رقع مدنية urban tract . كذلك انتشرت مدن المصايف والفنادق التى تعيش فى قوقعتها الخاصة دون تفاعل وظيفى مع ريفها المباشر · ومع ذلك لا تلبث كل هذه الأنماط المدنية أن تكتسب الصفة الاقليمية ولو بقدر ، فتنمى الخدمات الاقليمية وتصبح من مراكز الخدمات ·

كذلك فى المناطق الجديدة وجبهات الريادة قد تسبق المدينة الريف الى الظهور ، كما فى أمريكا والبرازيل ، وتنقلب بذلك القاعدة الأولية · فقد كانت المدن هى نواة فتح الاقاليم الجديدة ، حتى اذا استقر التعمير « ظهر » الريف الزراعى · ولكن حتى هذه الحالة الخاصة عابرة ، اذ لا

تلبث المدينة بعد نمو الريف أن ترتبط به وظيفيا ارتباطا اقليميا • كما أن كثيرا من هذه المدن الشيطانية تظل فاقدة للتربة الريفية اللازمة فلا تلبث أن تموت ، وتجربة البرازيل مليئة بالمدن التى بنيت أولا على نطاق ضخم تدفعه المضاربات ولكنها الآن مهجورة تماما •

طبيعة العلاقة

لابد اذن أن ننتهى الى أن الدور الاقليمى للمدينة دور أساسى رغم كل التحفظات ، وهو العلامة المميزة للمدينة الحقة • فالأصل فى المدينة الخدمات المركزية الاقليمية ، أو فكرة المركزية كما عبر كريستالر ، أن تكون قاعدة اقليم zentral-Ort ، chief-lieu ، عاصمة اقليمية regional centre ، regional capital ، مركز خدمات service centre أو مدينة أم — متروبوليس • بل ان اسم المدينة فى العربية ليدل على التوجيه الاقليمى كأساس فى نشأتها : فالمدينة مشتقة من الدين بمعنى خدم •

والأصل أن العلاقة بين المدينة والريف علاقة تكاملية : المدينة تلب الاقليم بمثل ما ان الوسط التجارى فى المدينة قلبها ، والمدينة « نواة » الاقليم الريفى الذى يتبلور حولها ، أو كما يقول راؤول بلانشار . المدينة هى الرأس والاقليم هو الجسم • والواقع أن الدور الاقليمى للمدينة لا يتصد به العلاقات مع الريف المجاور فقط ، وانما علاقات هذا الريف بالمدن والاقاليم الأخرى البعيدة : « فالمدينة تمد يدا الى الريف التابع واليد الأخرى الى مدن الاقاليم وأقاليم المدن الأخرى » • بمعنى آخر ليست المدينة رأس الاقليم فحسب ، ولكنها ولى أمره كذلك •

وتبدو العلاقة متبادلة وليست فقط من جانب واحد فى أن رخاء المدينة غالبا من رخاء ريفها ، ويستطيع المرء أن يحكم على حالة محصول القطن أو الكروم فى الريف من درجة النشاط او الكساد فى محلات المدينة • فالمدينة

انعكاس لريفها ، ولكنها فى نفس الوقت تتحكم فى تطوره . والاقليم الريفى بدوره يلائم نفسه لحاجات وذوق المدينة ٠ وتشتد هذه العلاقة كلما تطور الريف ٠ فمناطق الزراعة الواحدة تحتاج الى المدن أشد مما تحتاج مناطق الزراعة المنوعة حيث قدر من الكفاية الذاتية وحيث ينتج الفلاح « قليلا من كل شىء » . بينما زارع الكروم فى شمبانيا أو لانجدوك أو مزارع الغرب الأوسط الأمريكى يبيع الغالبية العظمى من انتاجه ليشترى الاغلبية العظمى من حاجاته . ليس فقط خبزه ولحمه ، وانما أيضا خضراواته ٠

واذا كانت المدينة تغزو الريف بحضارتها ونفوذها وتعمل على « تمدين » الريف بالتدريج ، فان للريف أثره على المدينة ٠ فالمهاجرون يحملون معهم طريقة حياتهم فترة طويلة ٠ فهناك عملية « تريييف ruralisation » للمدينة ٠ والواقع أن زواج المدينة والريف حضاريا خلق نمطا جديدا هو النطاق الانتقالى rurban fringe كما سماه جالبن Galpin .

العلاقة بين المدينة والريف

يمكن أن نقسم علاقات المدينة ـ الريف الى أربعة اقسام رئيسية : ادارية ، ثقافية ، سكانية ، اقتصادية ٠ وربما كانت اهمياتها تتزايد بحسب هذا الترتيب ٠

العلاقات الادارية والثقافية

١ ـ العلاقات الادارية ٠ وظيفة المدينة الادارية هى بالضرورة وظيفة اقليمية لا محلية ٠ فالمدينة قاعدة لوحدة ادارية صغرت أو كبرت ٠ والدور الادارى من أقدم أدوار المدينة ، ولكن أهميته اليوم قلت ٠ وليست سلطة المدينة الادارية الاقليمية مطلقة ، بل هناك سلم متراتب من الخضوع

والسيادة حتى نصل الى العاصمة الوطنية • فالمدينة هى الوسيط وهمزة الوصل بين السلطة المركزية وبين « الكومونات » أو « النواحى » الريفية المبعثرة الواسعة • وهناك هيراركية كاملة من المؤسسات والمرافق الادارية والمحاكم تتوزع بحسب اهمية مدنها • وربما كانت حدود اقليم المدينة من ناحية دورها الادارى هى الوحيدة المحددة بصرامة وبخطوط معلومة •

٢ ـ العلاقات الثقافية • أما العلاقات الثقافية فان الخدمات الثقافية بطبيعتها لا يمكن أن تنتشر انتشارا مطلقا ، ولكن يتحتم تركيزها فى مراكز نووية اقليمية • فالمدينة هى للاقليم الريفى المدرسة والمعبد والجامعة • بل ان أغلب طلبة المدن الاقليمية من الريف وقراه أكثر منهم أبناء تلك المدن مباشرة • وكلما ارتفعت درجة المؤسسة التعليمية ، كلما ازداد تركزها فى مدينة أكبر • فالمدرسة الثانوية دليل على أن الحلة مدينة فى الغالب ، كما أن حدود اقليمها الريفى لابد أن تكون معقولة • أما الجامعات فمختلفة تماما وتخدم أقاليم واسعة تتعدى حدود اقليم المدينة الريفى بمعناه المباشر ، وغالبا ما يكون « كنتور » منطقة نفوذها شاذا بسبب ما قد تنمى من شهرات وجاذبية خاصة •

والمدينة بعد هذا هى المسرح ودار السينما ومدينة الملاهى والنادى ، فكل هذه خدمات يصعب أن تقوم فى القرى ، واذا قامت فان القرية كحلة نووية تكون قد لعبت بذلك دور مركز الخدمات الاقليمى • ولكن هذه الحاجات الترفيهية بطبيعتها تحتاج الى سعة الاختيار والتنوع ، ومن ثم فهى فى الأغلب فى المدينة • وقد وجد أن رواد هذه الخدمات من الريف يجمعون بينها وبين أغراض العمل أو الشراء والتسوق shopping فى رحلة واحدة الى المدينة • واذا كانت رحلات العمل من الريف الى المدينة

تتم صباحا فرحلات التسلية والسهر تتم مساء ، ويمكن قياسها من حركة سيارات الأوتوبيس الليلية فى المدن الأوربية ٠

أخيرا نجد أن المدينة هى مركز الصحافة المحلية التى يستمد منها الريف التابع التوجيه ويجد فيها التعبير ٠ فالمدينة كحلة نووية مضطرمة ، وكمركز ثقافى لنخبة مفكرة ، تمثل صلب الرأى العام فى الاقليم وأداة للتوحيد الفكرى للاقليم بما تقدم من أخبار واعلان وآراء اقليمية ٠ كما أنها أهم لسان حال للاقليم ازاء الدولة ، مما يجعل المدينة ينبوع الرأى فى الاقليم font of opinion ٠ واذا كان لون الصحافة المحلية يعكس لون الاقليم الجغرافى ، فان حدود توزيعها تعبر عادة عن أقصى حدود اقليم المدينة ، لأنها أخف سلعة من ناحية ، ولأن أحدا لن يقرأها الا من كان له اهتمام بالاقليم ٠

وقد كان ماكنزى من أول من استخدم مجال توزيع الصحافة المحلية لتحديد اقليم المدينة وذلك فى دراسته لشيكاغو ٠ ومنذ ذلك الوقت اتسعت الدراسات الاقليمية المعتمدة على انتشار الصحافة الاقليمية ٠ وقد وجد بارك Park فى دراسته لاقليم شيكاغو الصحفى أن سكان المدن المحيطة يتحولون باطراد الى صحف شيكاغو بعكس سكان القرى والريف ، وانه حول شيكاغو فى حدود نحو ٥٠ ميلا لا تقرأ الا صحفها هى وحدها أو بالاضافة الى الصحف المحلية ، ثم تنخفض النسبة مع البعد عن المدينة ٠

واذا كان الحصول على التفاصيل الكاملة الدقيقة لتوزيع صحيفة ما أمرا متعذرا أو غير اقتصادى ، فقد أمكن الاستعاضة بأسلوب غير مباشر ولكنه لا يقل كفاءة ، وهو تحديد تلك القرى التى تظهر فى الاعلانات والأخبار فى الجريدة المحلية ٠٠ ولكن لا ننس فى كل ذلك أن دور المدينة كمقر الصحافة المحلية رهن بالمستوى الحضارى للبلد ، فاذا كانت معظم

المدن الاقليمية فى الغرب تمتاز بجريدة محلية أو أكثر ، فانها لم تعرف بدرجة كافية فى أجزاء كثيرة من العالم ٠

هذا هو الدور الثقافى الحضارى للمدينة فى اقليمها : مصدر اشعاع فكرى اقليمى ، وخميرة الحياة الاقليمية كما يقول لى لانو Le Lannou : ferment de la viereg ionale ٠ والواقع أن المدينة اذا كانت فى الغرب معمل الحضارة الحديثة الى حد بعيد ، فهى فى الشرق ومناطق الاحتكاك الحضارى موطن وبؤرة هذا الاحتكاك ومركز الانتشار الحضارى ٠

العـــلاقات الســــكانية

بين المدينة والريف المحيط عـلاقة حيوية أوليـة ، فالمدينة فى الاقـليم تعمل كالقطب المغنطيسى الـذى يتجاذب اليه سـكان الريف المحيط ٠ وتكاد تكون هذه ظاهرة عالمية بحيث يمكن أن نتصـور المعمور فى العالم ـ مع الفارق طبعـا ـ كآلاف من الكهـارب التى تدور فى فلكهـا الذرات ٠ ويمكن أن نميز فى هذه العــلاقة السكانية بين حركتين ٠ هجـرة دائمة من الريف الى المدينة أو الخـروج من الريف rural exodus ، وحـركة يوميـة بين العمل والسكن أو الرحلة الى العمل The journey to work .

١ ـ الخروج الريفى ٠ أ ـ التطـور ٠ ليس الخـروج الريفى ظـاهرة جديدة ، فالمدينة استمدت سكانها دائمـا من الريف الـذى كان ولا زال « بـذرة الأمـة ومشـتلها seed-bed of the nation » ٠ ولكن الخـروج الريفى أصبح ظاهرة عـامة حقا منذ الانقـلاب الصناعى ٠ وهى لا زالت فى أوجهـا فى بعض البـلاد ، وربمـا أمكن أن نعـدها أكبر وأشـيع صورة من الموجات المدية البشرية فى الوقت الحـالى بعـد أن انتهى عصر الانتقالات الحرة بالجملة بين الأقطـار ٠ مثلا فى الولايات المتحـدة يقدر أن الخـروج الريفى فى العقد ٢٠ ـ ١٩٣٠ انتظم نحوا من ٦ ملايين نسمة ٠

واذا كانت مدن العصر الصناعى تدين بنشأتها للهجرة الريفية ، فان استمرارها وتزايدها يدين لها أكثر وأكثر · فالمدينة كما سنرى لاتحفظ عددها اذا تركت للنمو المحلى بل تتناقص ، فهى تستمد السكان من الريف ثم لا تلبث أن « تعقمهم » ، ولهذا كان لابد لها من امداد متجدد مستمد من هذا الغذاء البشرى · من هنا سميت المدن « آكلة الانسان mangeuses des hommes » · فالريف اذن لايغذى المدينة بالطعام فقط ، ولكن بالسكان ايضا · وكقاعدة عامة ، فان الخزان البشرى الذى تسحب منه المدينة هو اقليمها المباشر ، فالعملية اقليمية أساسا · وتكاد لا توجد أسرة ريفية ليس لها ممثل فى المدينة المجاورة ·

ب ـ الأسباب · وقد تناولت دراسات عديدة أسباب الهجرة من الريف الى المدينة · فمثلا حاول بيير فرومون Fromont نظرية عامة فى الخروج الريفى كظاهرة عالمية أولية ، وأساس النظرية هو تقدم كفاءة الفن الزراعى مما يحرر فائض السكان من الريف · والمهم أن نحذر التعليل بعامل واحد · فقد جاءت الصناعة الحديثة لتئد الصناعات الريفية الحرة ، كما ان الآلات الحديثة التى تقدمها للزراعة قد سلبت الريف كثيرا من عمله الزراعى الشتوى (آلات الحرث) وكذلك الصيفى (آلات الحصاد) · وهناك ضغط وافراط سكان الريف rural overpop وما يترتب عليه من عوامل الفقر المادى كضآلة الملكية minimifundia ، وتناقص الغلة ، وانخفاض مستوى المعيشة ومشكلة المساكن الكالحة ورتابة الحياة المملة · فهذه عوامل طرد من ناحية الريف ·

وهناك عوامل جذب فى المدن ـ والمسألة نسبية ـ كارتفاع مستوى الأجور والمعيشة « وأنوار المدينة » ، والطلب على العمل خاصة فى الصناعة ، ولكن بما فى ذلك عمل الخدمة الشخصية عند بورجوازية المدن والخدمات

البلدية كعمال السكك الحديدية والبوليس · وهناك عوامل جانبية : الخدمة العسكرية تتم غالبا فى المدن ، وهناك أسباب كثيرة تدعو المسرحين الى الاستقرار نهائيا فى المدينة · وبالمثل التعليم · وهناك طموح شبان الريف أو تبرمهم بحياة العزلة الريفية خاصة فى مناطق السكنى المبعثرة لا النووية ، وغالبا دفع زوجاتهم الصغيرات · وقد كان فى تقدم المواصلات دفعة كبرى للخروج الريفى · فى فرنسا مثلا وجدت علاقة ارتباط قوية بين تناقص سكان الريف العام بعد ١٨٥٠ وبين انتشار السكك الحديدية ·

هكذا تصبح المدينة فى النهاية قطبا للجاذبية كما سماها لابوج sphère d'attraction ـ أساسا فى اقليم المدينة وعلى حسابه · ويرى البعض أن هذا الوضع من طرد فى الريف وجذب فى المدينة انما يرجع الى النظام الرأسمالى الذى يجعل الريف فى وضع منحط خاضع لاستغلال اقتصاد المدينة · وقد انتهت لجنة سكوت الخاصة باستثمار الأرض فى بريطانيا الى أن الخروج الريفى سببه اقتصادى وليس لحب عميق من الانسان لمتع المدينة · هذا ولابد أن نذكر أن هناك تيارا عائدا من المدينة الى الريف backflow يشمل الشيوخ المعتزلة ـ ولكن أبناءهم يظلون فى المدينة · ويشمل التيار حركة توسع ضواحى المدينة الى خارج نطاقها الادارى ـ الكردون عندنا ـ هربا من الغلاء والعوائد · لكن هذا التيار صغير عموما ·

جـ ـ النتائج · هل الخروج الريفى ظاهرة شاذة ضارة أم طبيعية صحية ؟ يرى فرومون وكذلك جوتكند أن الخروج الريفى أصلا ظاهرة طبيعية سليمة ، لأنها دليل على تقدم الفن الزراعى وسبيل الى التقدم الحضارى الذى لا يتم الا فى المدن · بل يذهب الأول الى أن انعدام الخروج الريفى دليل على الخمول والمرض الحضارى · على أن هناك نقطة بعدها يصبح الخروج الريفى داء لا دواء ، ذلك حين يؤدى الى اقفار وافقار الريف

من القــوة البشرية • rural depop ، ويترك الأرض بورا خربة كمــا حدث للريف البريطانى • وتتفاقم المشكلة اذا أصــيب الريف كالمدينة بضبط النســل وتناقص المواليد denataiity كما حدث للريف الفرنسى ، وذلك لأن الريف هو المورد الأخير للمدينة سكانيا •

لهذا أصبحت المدينة عــامة عنصر تفكيك وتخــريب للحيــاة الريفيــة المحيطة • فاتفار القرى يتركها غير قادرة على أن تعيش ككائن صحى • فلا تستطيع أن تعول أيا من الخدمات الاجتماعية ولا أن تدفــع تكاليف الخدمات البلدية من شبكة مجارى وميــاه وانارة ، ولا تقوم بها التســهيلات التجارية الكافية أو وسائل الترفيه الضرورية كالأندية والملاعب ••• الخ • لهــذا كله ينبغى ضبط ظاهرة الخــروج الريفى • وفى النظــام الاشتراكى حــدث خروج ريفى كبير ، ولكنه كان مقننــا موجها بحيث لا يهدد الريف ، ولم يعــد الخروج الريفى « هروبا » من بيئة منحطة مستغلة الى بيئة سيدة مستغلة •

ولكن اذا كان الأثر الرئيسى للمدينة عــلى الريف هو أنهــا « عــامل تعرية » سكانية ، فان هنــاك بعض حالات استثنائية محــدودة جدا وليست دائما فى الاقليم الريفى المبــاشر كانت المدينة فيهــا عاملا بنــاء ديموغرافيا بالنسبة للريف • هذا نجــده فى حالتين ، سكان الجبــل وسكان الشواطىء • فان غزو سكان المدن للجبــال والشواطىء للترفيه والسياحة بانتظام قــد نفث الحياة فى بعض أجــزائها بعد أن كانت تقفر من سكانها بسرعة وتعــانى من تنــاقص الســكان mountain depop فأوقفت مكاسب النشاط السياحى هذا الاتجاه وعاد النمو من جديد فى بعض الحــالات • مثلا فى الألب الفرنسية اعتــدل التنــاقص فى شــابليه Chablais وتارنتيز Tarentaise. وفى منطقة مون بــلان وسامونى توقف وبدأ النمو ، لأن الاهتمام هنا بالسياحة الجبلية كان كبيرا ، هذا بينما فى أوازان Oisan يستمر التناقص لانعدام

السياحة · أما بالنسبة للشواطىء فاثر السياحة المدنية مختلف فهو تنبيتى غالبا · ومع ذلك فهى التى بعثت ديفون ورفعت كثافة « ريفييرا انجلترا » هذه ·

وعدا الأثر الكمى السابق ، فان للخروج الريفى آثاره الكيفية على سكان الريف · فالهجرة الى المدينة انتخابية selective ، بحيث تترك فى السكان المتخلفين فى الريف خصائص ديموغرافية معينة · وقد قام برنر و كولب Brunner and Kolb فى هذا المجال بدراسة تفصيلية ثاقبة لتحديد آثار المدينة على الريف احصائيا فى اطار الوحدات الادارية الصغرى فى الولايات المتحدة ، وهى دراسة سنشير اليها مرارا فيما بعد ·

وأساس الدراسة كان اختيار ١٨ مدينة فى الولايات المتحدة تتراوح حجما بين ٣٠ الفا ونصف مليون ، مستبعدة بذلك مجمعات المدن الضخمة حتى لا تتداخل خصائص ضواحيها فى خصائص الاقليم الريفى بمعناه الصحيح · واعتبرت كونتية المدينة وحدة واحدة ، ثم حددت الكونتيات المحيطة بكونتية المدينة ، فسميت أول حلقة منها ملاصقة لها بالصف الأول Tier One ، والحلقة الملاصقة للصف الأول بالصف الثانى Tier Two . وهكذا الى الصف الرابع · وكان متوسط حدود هذه الصفوف عند حدود كونتية المدينة هو على الترتيب ٦ ، ١٢ ، ١٨ ، ٢٤ ميلا تقريبا · وغطت الدراسة بذلك نحو ١٠ ٪ من مجموع سكان الولايات المتحدة ·

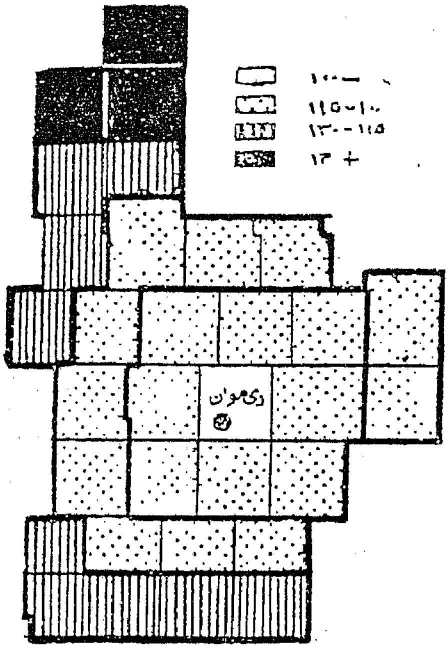
وفى هذه الاطارات قيست مئات من المقاييس الحضارية المختلفة فكانت الظاهرة العالمية الرئيسية هى انحدار gradient مطرد مع المسافة من المدينة الى الريف بصورة تعبر تماما عن قوة المدينة كعامل فى تشكيل التركيب البشرى فى اقليمها الريفى · ويعنينا هنا مقياسان . نسبة الأطفال فى السكان ، وتركيب فئات السن · والجدول يبين نسبة الصغار

ـ ١٠ سنوات الى النساء فى سن الحمل ٢٠ ـ ٤٥ سنة ، أى معدل الخصوبة ، ثم نسبة فئات السن ـ ١٠ ، ٢٠ ـ ٤٥ فى السكان الريفيين فى ١٩٣٠ ٠ (شكل ٢٥) ٠

القياس ٪	كونتية المدينة	الاقليم الريفى			
		الصف الأول	الصف الثانى	الصف الثالث	الصف الرابع
الصغار ـ ١٠ الى النساء ٢٠ ـ ٤٥	١٢٣ر٤	١٣١ر٨	١٣٦ر٣	١٢٧ر٤	١٢٤ر٥
الصغار ـ ١٠ الى مجموع السكان	٢١ر٠	٢١ر١	٢١ر٧	٢١ر٨	٢٢ر٣
فئة السن ٢١ : ٤٥ الى مجموع السكان	٣٤ر٣	٣١ر٣	٣١ر٠	٣١ر٣	٣٣ر٢

فالمقياس الأول يزداد كلما ابتعدنا عن المدينة ثم ينعكس فى الصف الرابع ، وهذا التدرج يرجع الى دور الامداد الذى يقوم به الريف المجاور مباشرة للمدينة ٠ وبالمثل يتزايد المقياس الثانى كلما بعدنا عن المدينة ، وهذا أيضا نفس الحركة بالنسبة لفئة السن ١٠ ـ ٢٠ ولو بدرجة أقل نظرا لأن هذه هى المجموعة السنية التى تهاجر الى المدينة أكثر ٠ أما فئة السن ٢٠ ـ ٤٥ فتمثل انقلابا فى الانحدار ٠ ويعود الريف فيمتاز بنسب أعلى من المدينة فى مجوعات السن + ٤٥ ٠ أى أن سحب المدينة للعناصر الشابة يترك سكان الريف تمتاز بتركيب سنى « هامشى » أى ترتفع فيه نسبة الصغار ـ ١٠ ، والكبار + ٤٥ ، والعكس فى المجموعة الوسطى الوظيفية ٠ ومن مغزى هذا أن الريف يخسر دائما فهو بعد أن يتكلف نفقات تعليم أبنائه الصغار تأخذهم المدينة بالمجان ٠ أى أن الجاذبية الانتخابية للمدينة تترك الريف مثقلا بنسبة أكبر من غير المنتجين والعيال dependents.

٢ ـ الرحلة الى العمل ٠ كثير ممن يعمل فى المدينة يسكن خارجها فى الاقليم الريفى ، ولكن هناك بعضا ممن يسكن فى المدينة ويعمل خارجيا ،



شكل ٢٥ ـ معدلات الخصوبة فى منطقة دى موان

(عن كولب وبرنر)

وانما بنسبة أقل دائما . فهناك رحلة يومية الى العمل تجعل من اقليم المدينة ما يسمى commuter's zone . ورغم أن هذا يطلق أيضا على الحركة اليومية الى العمل داخل المدينة بين قلبها وأطرافها ، فان الحركة الاقليمية ظاهرة أساسية فى العلاقة بين المدينة والريف . والسكنى الريفية مع العمل فى المدينة تأتى من وفرة فرص العمل عادة فى المدينة خاصة فى الصناعة مع مشكلة قلة المساكن والغلاء فيها ، وقد تكون هربا من جو وضوضاء المدينة وحياتها غير الشخصية impersonal . وكثير من الوظائف المدنية يستدعى بطبيعته الرحلة : كالصناعة اذا أقيمت خارج المدن ، والتعدين حيث تقع المناجم خارج المحلة ، والصيد وقطع الأخشاب بالضرورة ، وبناء السفن وحرف البناء والنقل .

والرحلة الى العمل تعظم تياراتها كلما كانت المدينة كبيرة الأهمية والحجم . ولكن تقدم المواصلات خارج المدينة شرط أساسى ، وكلما سهلت وتطورت كلما اتسع مدى الرحلة . هكذا أصبح النبض اليومى بين المدينة والريف حقيقة كبرى تجعل اقليم المدينة اقليم حركة region of circulation . وأصبحت الحركة والسيولة الاقليمية «regional mobility» من خصائص مجتمع اقليم المدينة الحديث التى تجعله سوقا واحدة للعمل . وهذه الحركة عامل فعال فى تجانس الاقليم وتوحيده والتقريب حضاريا بين المدينة والريف وايجاد مزيد من التفاهم والتكامل الاجتماعى .

ودراسة الرحلة الى العمل ليست سهلة . فالمعلومات الاحصائية الدقيقة مشكلة ، لأن الاحصاءات الحكومية لا يمكن أن تتعرض لها الا نادرا (بلجيكا وهولنده وسويسره مثلا) . وأما المنشآت والمؤسسات الخاصة فغالبا ترفض اعطاء معلومات (كما فعل ستروين ورينو) . وحيث يمكن الحصول على المعلومات نجد أن تيارات الحركة قد تتقاطع كثيرا اذا تعددت المدن المتجاورة وتتعقد الصورة كما وضح هارتكه Hartke فى فرنكفورت . واذا كان الأوتوبيس والسيارة قد أصبحت أهم اليوم فى حركة اقليم المدينة من القطار ، كما أن شبكتها أكثر تصويرا الحقائق والتوجيهات الطبيعية من القطار كما ثبت فى هضبة فرنسا الوسطى ، فانها للأسف أقل قابلية للحصر والاحصاء من القطار . ومع ذلك فيمكن الاستعاضة عن أعداد التذاكر بجداول المواعيد فى دراسة الحركة . والاشتراكات تدل عامة على حركة يومية منتظمة الى العمل ـ بعكس التذاكر اليومية .

على أن من الممكن رغم هذه الصعوبات أن نحقق المبادىء السابقة من دراسة حديثة لديكنسون عن جغرافية الرحلة الى العمل فى هولنده وبلجيكا . فصغر المساحة مع كثرة المدن ـ لا سيما بوجه خاص جدا فى

بلجيكا – تجعل نسبة هذه الظاهرة تعلو على ما عداها . فنسبة من يعمل في غير الوحدة الادارية الصغرى التى يسكن فيها يمثل من مجموع السكان العاملين ٤٠ ٪ فى بلجيكا – اعلى حركة اقليمية فى العالم ، ٣ر١٥ ٪ فى هولنده ، ضد ١٣ ٪ فى سويسره ، ٣ر١٥ ٪ لمنطقة الرور – وستفاليا . وأغلب هذه النسب يمثل مسافرين منتظمين يوميا . وتعتبر الظاهرة أعرق ما تكون فى بلجيكا حيث بدأت منذ منتصف القرن الماضى بفضل سياسة السكك الحديدية من تخفيض للعمال ، حتى اصبحت ظاهرة الجمع بين مسكن . . . قطعة أرض زراعية من ناحية ، والعمل فى المدينة والسفر اليومى من الناحية الأخرى من أخص خصائص العامل البلجيكى ولا تكاد تخلو منه اى « كومون » .

واذا فصلنا الحركة الى داخلة in-commuters وخارجة out-commuters وذلك باعتبار الوحدة الادارية الصغرى ، لوجدنا فى هولندة ان اعلى نسب الحركة الخارجة تقع فى الوحدات القريبة من المدن الكبرى . فقد تصل الى ٦٠ ٪ من مجموع العاملين فى بعضها . وهذه الوحدات مع المدن الكبرى تعطى ١/٥ مجموع الحركة الخارجة . أما الحركة الداخلة فاعلى نسبها هى الى المدن الكبرى الأربع التى تجذب وحدها ١/٥ تلك الحركة . كما سنلاحظ ان الحركة الخارجة من المدن الكبرى قد تعادل أو تزيد عن الحركة الداخلة لان المدن الكبرى كما هى مكان عمل هى أيضا أسواق عمل وفير .

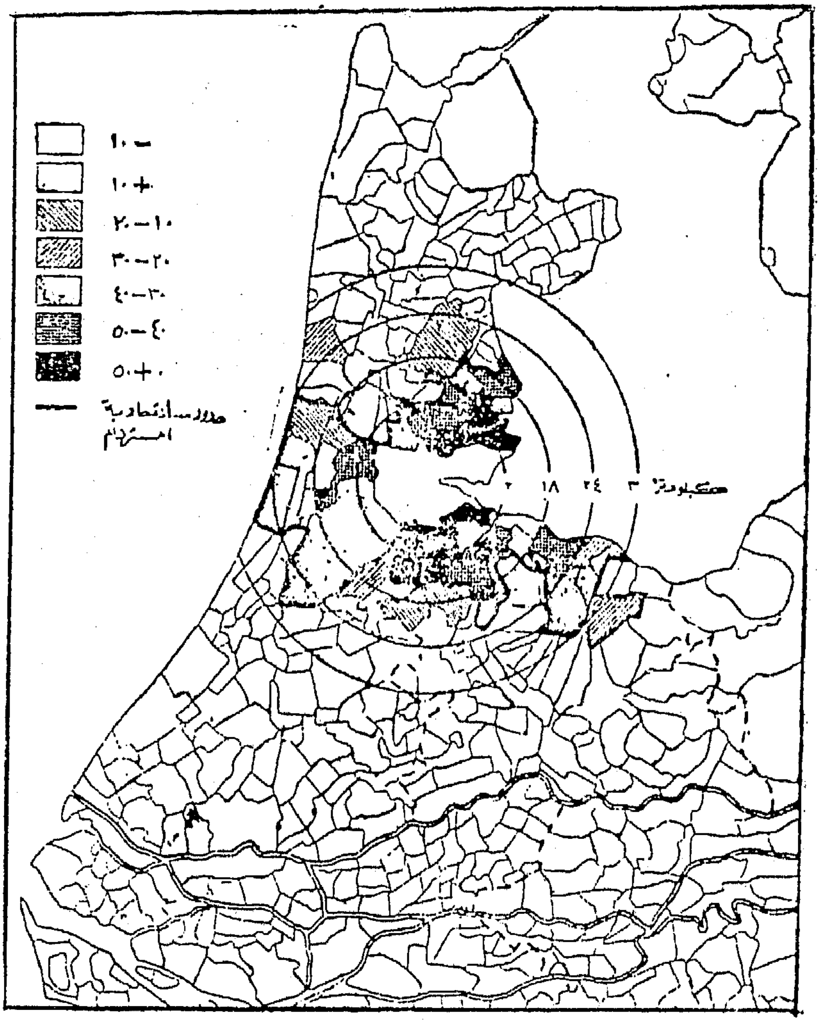
	الحركة الخارجة	الحركة الداخلة
روتردام – شيدام	٠٣ الفا	٢٣ الفا
لاهاى	٣٠ ألفا	٢٢ الفا
[illegible]	٢٣ الفا	٢٨ الفا
وترخت	٩ الفا	١٩ الفا

[illegible]

وفى حالة بلجيكا نجد أن نسبة الحركة الى بروكسل تمثل نحو ١/٤ عدد العاملين بها محليا . على أن الغالب أن الحركة الداخلة أكبر من الخارجة فى حالة المدن الكبرى . ففى بافاريا وجد أن الأماكن التى تقل عن ٥٠٠٠ نسمة تخبر رحلة يومية الى الخارج أكثر مما يأتيها ، والعكس فى حالة الأماكن التى تزيد عن ٥٠٠ نسمة .

ومصدر الحركة الداخلة هو الاقليم المحيط بطبيعة الحال ، ولهذا فمن الطبيعى أن يضعف تيارها كلما زادت المسافة . ففى امستردام تاتى ٩/١٠ الحركة الداخلة من منطقة قطرها ٣٠ كم ، ٣٠ ٪ فى قطر ١٢ كم ، ٥ر٢١ ٪ فيما بين قطر ١٢ ، ١٨ كم . والواقع أن الخط الثقيل فى الخريطة (شكل ٢٦) الذى يحدد الوحدات الادارية التى تخرج منها الى امستردام نسبة أكبر مما يخرج الى اى مدينة أخرى ، هذا الخط يضم بداخله ٧٥ ٪ من كل الحركة الداخلة الى امستردام . وفى بروكسل تأتى الحركة الداخلة من كل انحاء بلجيكا ، ولكن ٥٤٪ منها يأتى من حدود ٢٥ كم ، ٣٣٪ من بين ٢٥ الى ٥٠ كم ، ١٣ ٪ من بعد هذا (شكل ٢٧) .

والواقع أن عامل المسافة مهم . ففى هولنده أغلبية المسافرين الى العمل لا يتجاوزون نصف ساعة فى الجهة الواحدة ، ولكن سفر ساعة أمر شائع ، أما أكثر من ذلك فغير مرغوب فيه بطبيعة الحال . ولذلك فهناك عادة هبوط فجائى فى شدة تيار الحركة بعد ١٥ كم . وفى مصنع فيليبس الضخم فى آيندهوفن حيث يعمل نحو ٣٠ الفا ، ٨٥٠٠ عامل مسافر ، يقوم أسطول من الأوتوبيسات يزيد عن المائة بنقل العمال فى حدود ٤٥ كم . والعامل اذا انتقل فى وسائل أخرى لا يعطيه المصنع بدل أو علاوة انتقال الا بعد الكيلو ٩ ، على أساس أن هذا هو المدى الطبيعى للحركة الى العمل . وقد اضطر المصنع الى نقل عمال مسافة ٥ر٢ ساعة مرتين فى



شكل ٢٦ ـ الحركة الداخلة الى امستردام من الوحدات التى يعمل منها أكثر من ١٠ عمال ذكور فى العاصمة معبرا عنها كنسبة مئوية من مجموع الذكور الخارجين من الوحدة (عن ديكنسون)

اليوم بخسارة فادحة فتوقف عن ذلك وبدأ فى انشاء فروع جديدة ·

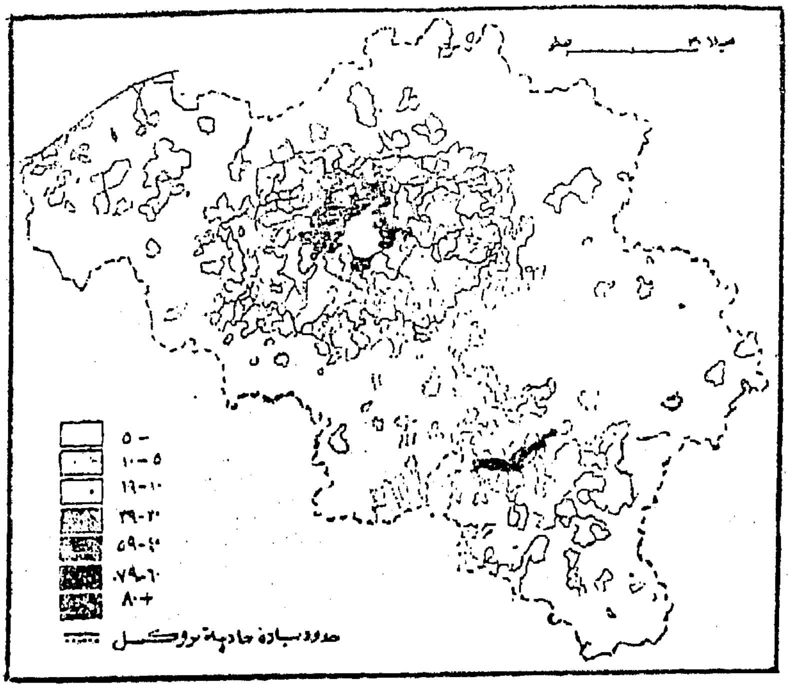
أما عن وسائل الحركة فتختلف بحسب الاقاليم · ففى هولندده ينتقل ٣و٥٢ ٪ من كل مجموع الحركة بالدراجة ، ٢و١٦ ٪ بالقطار ، ٢ر١٤ ٪ بالأوتوبيس ، ٢و٧ ٪ بالترام ، ١و٤ ٪ بالسيارة ، ولكن القطار هو أهم وسيلة على الاطلاق فى بلجيكا · أما حول المدينة الواحدة فتختلف وسيلة الحركة الى العمل بحسب مداها أى بحسب المسافة · هذا يتمثل فى الحركة الداخلة الى امستردام · ففى قطر ١٢ كم يأتى نصف الحركة بالدراجات ، ٥و١٦ ٪ فقط بالقطار ، والباقى موزع بين الوسائل الاخرى · وفيما بين قطر ١٢ ، ١٨ كم يأتى نصف الحركة بالقطار والثلث بالترام . ونسبة ضئيلة جدا بالوسائل الباقية · وفيما بين قطر ١٨ ، ٢٤ كم يأتى ٧٠ ٪ من الحركة بالقطار ، ٦و١٣ ٪ بالترام · معنى هذا أن نصف كل الحركة هى بالقطار ، ولكن نسبتها تزيد مع المسافة ، فتسود الدراجة كل حدود ١٢ كم ، ويستعمل الترام فى المسافات بين ١٢ ، ٢٤ كم ، وبعد هذا يسود القطار تماما ·

العلاقات الاقتصادية

هذه أهم العلاقات المتبادلة بين المدينة والريف ، وفيها يتضح الدور القيادى والتوجيهى الذى تلعبه المدينة فى اقليمها · ولكن هذا لا ينفى أن العلاقة متبادلة أساسا ، حتى ليمكن أن تسمى كما قيل « زواجا اقتصاديا » ·

١ _ الزراعـــة

قد يمكن أن ننظر الى المدينة كمخلوق شاذ monstre كما يقول شابو : فهاهنا آلاف من الناس لا يسعون البتة الى أساس الحياة _ البحث عن الطعام وانتاج الغذاء ! ولكن ريف المدينة هو « مطعمها » الفسيح · فأقليم المدينة اقليم تغذية وتموين · فالمدينة سوق استهلاكية غذائية ضخمة



شكل ٢٧ ـ الحركة الداخلة الى بروكسل كنسبة مئوية من مجموع المنتقلين من كل « كومون » (عن ديكنسون)

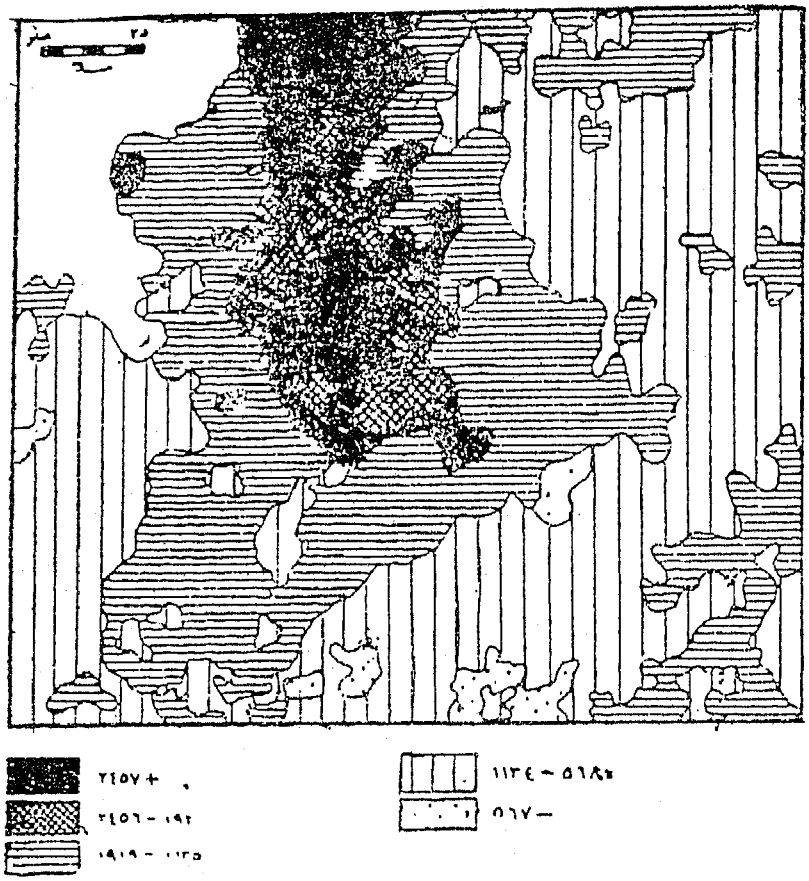
ومن ثم تفرض نفوذها فى توجيه الانتاج الزراعى فى الريف المحيط ، بل فى دفعه وتشكيله وتحديد خصائصه · والواقع أن أثر المدينة الخلاق على الزراعة الاقليمية أثر عالى · ويمكن ان نتحدث بجدارة عن « زراعات المدن » كمركب زراعى متخصص واضح الشخصية جدا ، أو قل « زراعات الضواحى agriculture suburbaine » · فالاستهلاك هنا أهم ضابط يحدد الانتاج والتوزيع · والواقع أنه حول المدن الكبرى والصغرى تخضع الجغرافيا الزراعية تماما لجغرافية المدن · وقد دفعت المدن الزراعة الى التطور الى حرفة عصرية آلية تجرى على تنظيم الصناعة الى حد بعيد من حيث ظهور شركات استثمار ومقاولين وأرباح الخ ···

والمدينة الحديثة تؤثر على زراعة الاقليم بعاملين : الطلب فيها

كسوق ، بما يعنى ذلك من أعتبار المسافة والنقل ، وثانيا أثر نمو المدينة على سعر الأرض • فنمو المدينة ان آجلا أو عاجلا سيبتلع الأرض الزراعية الملاصقة مباشرة للمنطقة المبنية حاليا ، ولهذا يرتفع سعرها مقدما ، مما يحتم على الزراعة فيها أن تكون كثيفة جدا لتنتزع منها أكبر عائد ممكن • واذا كان خطر البناء مباشرا فقد تترك هذه الأرض بورا فى أيدى مضاربى أراضى البناء فى انتظار المشترى ، مما يرفع سعر الأرض الزراعية التالية ويؤدي الى نفس النتيجة • وأما من ناحية النقل الى المدينة فواضح أن تكاليفه ترتفع كلما ابتعدنا عن المدينة ، أى ان الأرض الأبعد تعانى من هذه الناحية ويترتب على هذه الضوابط عدة « انحدارات » gradients مترابطة فى الاقتصاد الزراعى ، محورها المسافة من المدينة وهناك دراسات مختلفة توضح كلا من هذه الانحدارات التى سنعرض لها تباعا

فأما عن سعر الأرض فصحيح أن أسعار الأرض متفاوتة جدا بحسب الخصوبة ، لكن عامل المسافة يتغلب • فكل ميل من البعد عن المدينة يسلب من الأرض عن طريق تكاليف النقل جزءا من ميزة الخصوبة ، ولهذا تقل أسعار الأرض كلما ابتعدنا عن المدينة وذلك مع تساوى الجودة • ولهذا فان سلوك سعر الأرض يرسم شكل مخروط قمته قلب المدينة ولكنه يستمر خارجها فى الأقليم الريفى ويمكن تحقيق هذا بخرائط لواقع أسعار الأرض حول المدن ، كما توضح خريطة لنوردهورن وأخرى لشتتجارت فى المانيا (شكل ٢٨ ، ٢٩) •

أما كثافة الانتاج فتقل مع سعر الأرض كلما ابتعدنا عن المدينة . بل وعن القرية النووية • ففى دراسة لقرية بيركنفلد Birkenfeld وجد فيلله نطاقين من كثافة الانتاج : نطاق قرب القرية ، ونطاق بعيد عنها • فالنطاق

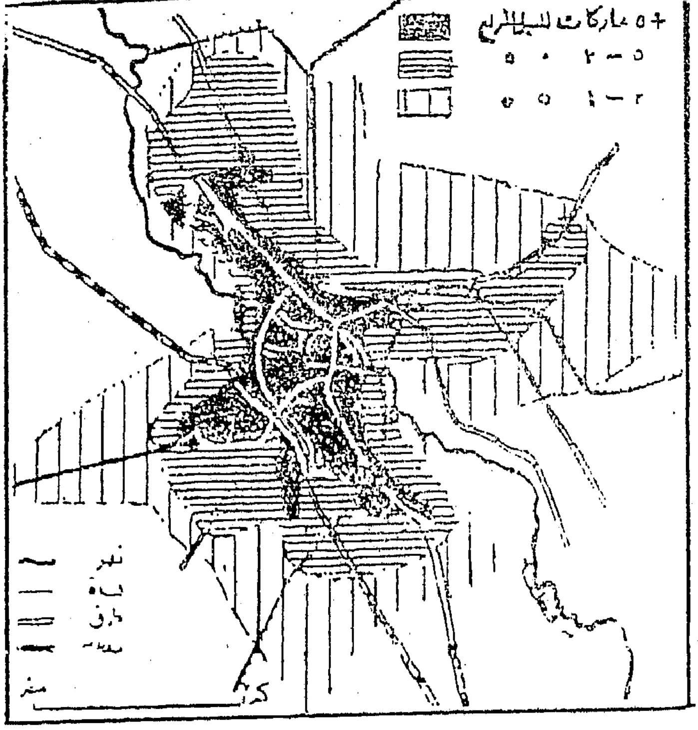


شكل ٢٨ ـ قيم الأراضي الزراعية حول شتتجارت وهايلبرون سنة ١٩٣٥ بالماركات الألمانية للهكتار .

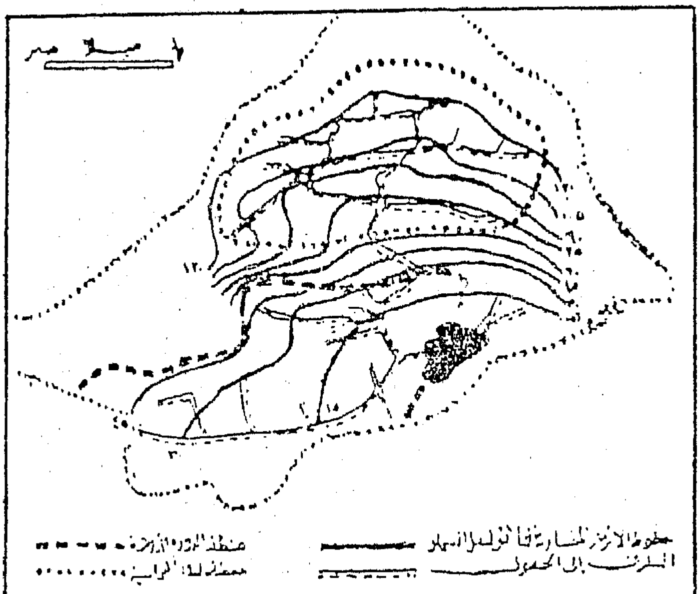
الداخلى يمتاز بدورة زراعيـة ثلاثيـة واستعمال غزير للأسمدة الخضراء والحيوانية • أما النطاق الخارجى فدورته خماسية وسداسية ، يختفى منهـا البنجر الثقيل تماما ويحل محله الشوفان والبرسيم وكلاهمـا أقل عائدا • وقد رسم ميللر - فيلله خطوط أزمان متساوية للتسميد manure—isochrones فوجد أن أبعدها فى النطاق الداخلى حوالى ساعة ، بينما هى سـاعتان فى النطاق الخارجى ، أى أن من الممكن نقل حملين من السماد الى الأول مقابل كل حمل الى الثانى • من هنا أصبح التسميد أكثر تعذرا فى النطاق الخارجى ، ومن ثم كانت الدورة خماسية لا تحتاج الى كثير من التسميد (شكل ٣٠) • ومعنى كثافة الانتاج أن تكاليفه العامة ونسب تكاليف التسميد تزيد كلمـا اقتربنا من المدينة •

ومن الطريف أن نلاحظ فى الصين أن « التربة الليلية night soil » (الفضلات) التى تستعمل فى التسميد تكثر حول المدن خاصة باعتبارها مراكز لأعداد كبيرة من السكان • ولهذا تحاط كل مدينة بحلقة من التربة الأكثـر خصبا وانتاجا ، وتمتد الى مدى ما يمكن لرجل أن يذهب بالحمل ويعود فى اليوم • واستعمال هذه الكميات الغزيرة من السماد الليلى قد يحول الأرض الى تربة غنية سوداء غامقة كالتشرنوزم • ويمكن لراكب القطار فى سـهل الصين الشمالى قبل حصاد القمح أن يقرر أن القطـار يقترب من مدينـة كبيرة من تحسن المحصول ، فكلما اقتربنا من محطة سكة حديدية كلمـا زاد غنى السنابل • وفى مصر وجد هيوز والادجم ان الزراعة حول مواقع المـدن القديمة تتأثر حلقيا بالسماد الكفرى الذى يستمد من اطلال هذه المدن والـذى يمتاز بنسبة عالية من الفسفور والبوتاس • وكلما كانت المدينة القديمة أغنى كلما كانت الزراعة اليوم أفضل ، مثلا كما حول سخا •

وقيمة الانتاج ترتبط بكثافته ، فتقل كلما ابتعدنا عن المدينـة • ففى



شكل ٢٩ ـ قيم الأرض الزراعية حول نوردهورن سنة ٦ ـ ١٩٢٩
(عن لوش)



شكل ٣٠ ـ الدورة الزراعية وتأثرها بالمسافة من القرية ـ بيركنفلد

دراسة كولب وبرنر التى أشير اليها سابقا وجد أن قيمة انتاج الفدان من كل المحاصيل معا ومن انتاج الالبان على حدة تقل مع المسافة عن المدينة . كما يوضح الجدول بالدولارات لكل المحاصيل ٠

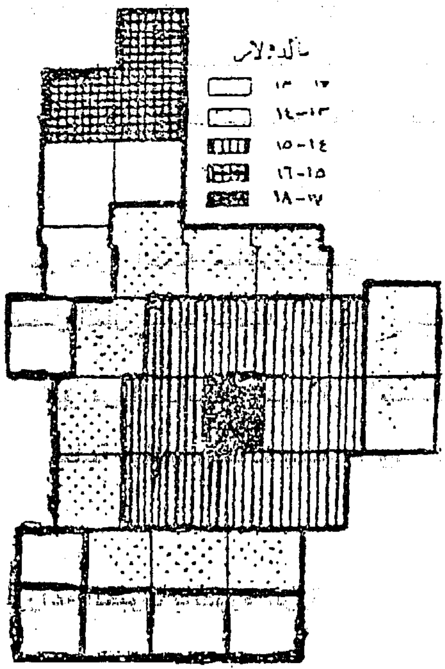
السنة	كونتية المدينة	الصف الأول	الثانى	الثالث	الرابع
١٩١٠	١١ر٢	٢٣و١	٩١و٠	٧٤و٠	٠٦و١
١٩٢٠	٣٤و٥	٠٧و٤	٠٠و٣	٦٥و٢	٠٣و٣

كذلك فى دراسة على لويفيل وجد أن ريع المحصول للفدان على مسافة ٩ أميال من المدينة يعادل ٥ أمثال ريعه على مسافة ١٦ ميلا ، وكان لهذا صداد فى قيم الايجارات وسعر الأرض ٠

ويتأثر حجم المزرعة بالمسافة من المدينة ، وهو مظهر لكثافة الانتاج او سعر الارض ٠ فيزداد حجم المزرعة كلما بعدنا عن المدينة ٠ هذا اتضح فى دراسة كولب وبرنر ، كما وجده زيبفريد Seyfried فى فيرتمبرج ٠

وهناك انحدارات بشرية تتمشى مع الانحدارات الاقتصادية السابقة فأجرة العامل تقل كلما ابتعدنا عن المدينة ، كما أن كثافة السكان العامة تقل (حول شتتجارت مثلا) ، هذا بينما تزيد نسبة زراعة الملاك بإطراد ٠ اما قرب المدينة فهناك نسبة أعلى من الزراعة بالايجار لأن الانتاج يأخذ شكلا تجاريا أكثر يعتمد على الرهونات والائتمان ٠ ومع البعد عن المدينة تزداد نسبة الاستدانة بين الفلاحين لضعف الانتاجية ٠

أما عن نوع المحاصيل أخيرا فهنا نجد ان ضوابط الطلب وسعر الأرض وتكاليف الانتاج مع طبيعة المحصول من حيث الوزن والقابلية للتلف لها توجيه واحد مشترك ٠ فالمحاصيل العالية القيمة ، السريعة التلف ، التى تطلب طازجة تحتل اقرب أرض الى المدينة ، أما المحاصيل الثقيلة القليلة القيمة التى تعيش طويلا فتقذف بعيدا عن المدينة ٠ ومن هنا يظهر تخصص



شكل ٣١ ـ قيمة محصول الفدان فى منطقة دى موان بالدولار
سنة ١٩٣٠ (عن كولب وبرنر)

فى المركب الزراعى بحسب المسافة من سوق المدينة يلى تنضيد المحاصيل فى نطاقات واضحة ٠

ولقد كان فون تينين أول من عبر عن هذه الصورة بشكل حاسم فى أوائل القرن ١٩ فى « الدولة المنعزلة وعلاقتها بالزراعة والاقتصاد القومى » ٠ فهو يفترض أولا مدينة كبيرة وحيدة فى وسط الدولة السهلية المتجانسة تربة ومناخا ، وأن هذه الدولة تحيط بها صحراء تعزلها تماما عن العالم ٠ ففى هذه الحالة سيتحدد استثمار الأرض land use بعامل المسافة الاقتصادى بالنسبة للمدينة ـ سوق الاستهلاك ٠ وستتنافس المحاصيل على الأرض ، وسيحتل الأرض ذلك المحصول الذى يمكنه أن يدفع أعلى ايجار لها ، أى ذلك الذى سيكون أربح محصول بعد حساب تكاليف الانتاج والنقل ٠ وهذا

العامل من شأنه أن ينضد المحاصيل فى نطاقات متعاقبة بالنسبة للقرب أو البعد من المدينة . ولما كان الاقليم سهلا متجانسا ، فهذه النطاقات تصبح حلقية بالضرورة concentric . وقد ميز تينن بين ٦ حلقات ابتداء من المدينة :

١ ـ نطاق صغير خارج المدينة مباشرة ينتج المحاصيل القابلة للتلف السريع ، والتى لا تتحمل النقل البعيد كالألبان والخضروات .

٢ ـ نطاق ضيق من الغابات ، حيث أن الخشب كان يستعمل فى ذلك العصر السابق للصناعة كوقود ومادة بناء ، وحيث أنه ثقيل ضخم باهظ النقل .

٣ ـ نطاق لزراعة الحبوب بالدورة الزراعية .

٤ ـ نطاق زراعة اقل كثافة مع المراعى والشراقى .

٥ ـ نطاق واسع من الزراعة على نظام الثلاثة حقول three-field . وهو النظام الذى كان سائدا فى غرب أوربا حتى نهاية القرن ١٨ .

٦ ـ نطاق أخير من تربية الماشية والصيد .

وفى تقدير تينن أن زراعة الحبوب تتوقف على بعد ٣١٫٥ ميل من المدينة وتصبح غير اقتصادية وتحل محلها الخضروات . ولا شك أن كثيرا من تفاصيل النظرية تحتاج الآن الى تعديل ، ولكن الجوهر سليم كما انتهى ديكن Decken فى مراجعته للنظرية على همبورج التى بدأ تينن عليها بحثه . فكل المدن الكبرى والصغرى يحيط بها سوار من فلاحة البساتين horticulture أو truck farming : الخضروات vegeculture والفواكه arboriculture ، والزهور floriculture ، واللبن الطازج . وذلك لارتفاع أسعار الأرض وقصر عمر هذه المحاصيل ووفرة السوق المباشرة ، كل ذلك بصرف النظر عن التربة والمناخ وبالرغم منهما . ويمكن

للمسافر غالبا أن يتنبأ بمدينة قبل الوصول اليها من تغير استثمار الأرض وظهور فلاحة البساتين الكثيفة بصورة ملحوظة ·

وقد كانت الفترة الحديثة فى غرب أوربا حول المدن تمثل عملية تراجع سريع للحبوب تحت غزو محاصيل البساتين ، وأحيانا تغير وجه اللاندسكيب كنتيجة لهذا الزحف · ففى حالة لندن أدت الحاجة الى الألبان الى استثمار المناطق المحيطة فى الويلد رغم شدة فقرها الطبيعى · وفى فرنسا أصبح كل حوض باريس هو « اقليم اللبن milk shed ، région laitière » للعاصمة · كذلك كان نمو روما هو الذى غير منطقة Roman Campagna ونمو القاهرة شكل اقتصاد الجيزة والقليوبية الزراعى تماما الى الخضروات والفواكه ، واقتصاد المنوفية الى الألبان · وبالمثل وجه نمو الاسكندرية اقتصاد البحيرة · بل ان نمو بورسعيد ومدن القناة خلق رقعا - ستتوسع - من الفواكه والخضروات انتزعتها من الرمال ·

وقد وجد برنر وكولب أن نسبة الخضروات كانت عالية جدا فى كونتية المدينة فى ١٩١٩ ، ولكنها زحفت وتوسعت حتى الصف الثانى من الكونتيات فى ١٩٣٠ · وقد لاحظا أن نسبة ارتفاع نسبة الخضروات ومنتجات الألبان وكذلك البيض والدجاج بين هذين التاريخين كانت أعلى فى الصفوف الخارجية ، ربما لأن اللورى والسيارة قد قللت الآن من ميزات الصفوف الداخلية نسبيا · ، فمحاصيل المدن » هى كبقعة الزيت ، تنتشر سريعا وبعيدا · وقد وسعت وسائل الحفظ والتبريد وسيارات التبريد دائرة جمع الألبان والأسماك وغيرها حول المدن ·

وتبدو صورة التخصص النطاقى فى دراسة لويفيل التى ذكرت · ففى حدود ٨ أميال من سوق المدينة كانت المحاصيل البستانية والبطاطس مسؤولة عن ٦٨ ٪ من دخل المزرعة ، بينما تهبط الى ٣٠ ٪ فقط على بعد

١٥ ميلا من سوق المدينة ، وذلك رغم أن الأرض الصالحة لهذه المحاصيل تستمر على طول النهر مسافة ٢٠ ميلا • وعلى بعد ١٥ ميلا من السوق كان انتاج الألبان والزراعة العامة يحل محل المحاصيل الكثيفة • وقد وجد فى الولايات المتحدة اتجاه الى تكوين نطاقات حلقية حول المدن على التتابع الآتى : انتاج اللبن ، ثم حبوب العلف ، الخبز ، ثم رعى الماشية ranching .

على أن أحسن صورة مفصلة للنظام الحلقى هى دراسة يوناسن على غرب أوربا • فحول مدنها الكبرى يجد التتابع السباعى الآتى :

ـــ فلاحة البساتين •

منطقة ١ • المدينة ، الصوبات الزجاجية والزهور •

منطقة ٢ • محاصيل البساتين ، الفواكه ، البطاطس ، الطباق •

ـــ الزراعة الكثيفة مع انتاج الألبان الكثيف •

منطقة ٣ • منتجات الألبان ، ماشية اللحوم ، أغنام الضأن ، محاصيل العلف ، الشوفان والكتان •

منطقة ٤ • الزراعة العامة ـ الحبوب ، الدبس ، والماشية •

ـــ الزراعة الواسعة •

منطقة ٥ • حبوب الخبز ، والكتان للزيت •

ـــ المراعى الواسعة •

منطقة ٦ • الماشية ، والخيل ، والغنم ، اللحوم المدخنة والمبردة والمعلبة ، العظام والجلود والدهن •

ـــ الغابات •

منطقة ٧ • أبعد المناطق ، الغابات •

والتتابع الحلقى للمحاصيل حول المدن لا يمكن الا أن يؤثر على تركيب السكان • فيجد كولب وبرنر علاقة وثيقة بين نوع المحصول وكثافة السكان .

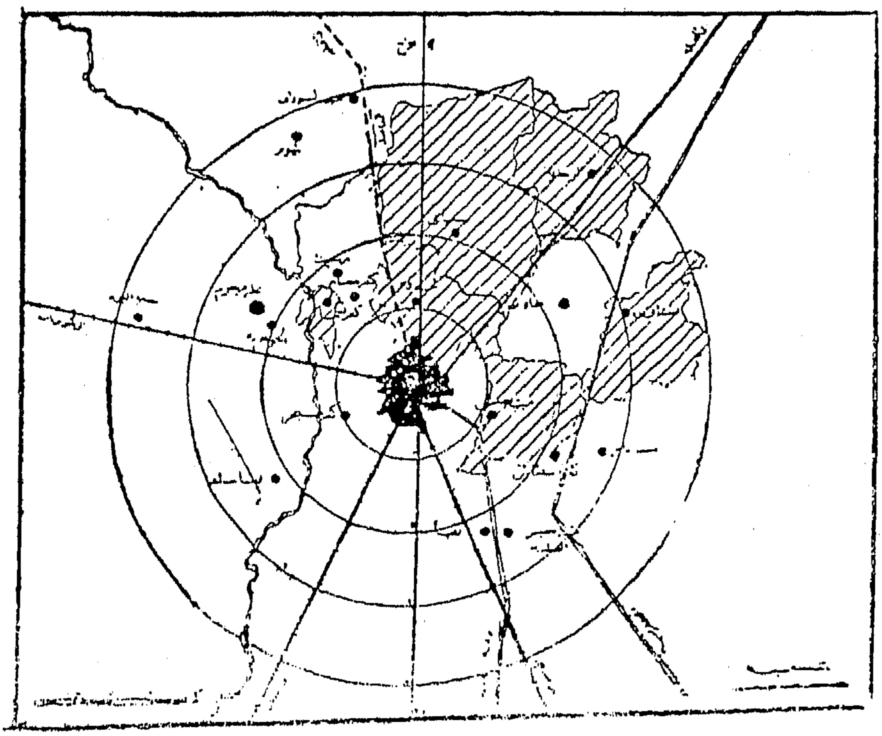
فالصف الأول الذى تسوده فلاحة البساتين يعنى مجتمعات ملمومة بدرجة أكبر ، وكثافات سكانية أعلى ، واحتكاكا واتصالات أكثر مع المدينة . بينما زراعة الحبوب فى الصفوف الخارجية تعنى كثافة سكان أقل . وحول شتتجارت ، العاصمة المطلقة للاندسكيب اقتصادى ، تقل كثافة السكان العامة كلما ابتعدنا عنها .

وفى دراسة دونالد بوج Bogue الشهيرة عن السيادة والانحدار المتروبوليتانى التى اجراها على ٧٦ مدينة كبرى فى الولايات المتحدة ، وجد أن كثافة السكان تقل كلما ابتعدنا عن المدينة المتروبوليس . فكانت هذه الكثافة عالية فى النطاق الأول (— ٢٥ ميلا) ، ولكنها تنخفض بشدة بعدها . فكانت الكثافة تعادل ٧ أمثال ما هى عليه لكل ظهير المدينة . بينما كانت فى النطاق الخارجى (+ ١٦٥ ميلا) لا تعادل الا ½ كثافة الظهير عامة . كذلك وجد أن سكان المدن والريف غير الزراعيين nonfarm كانوا أكثر تركزا قرب المدينة من السكان الزراعيين . وكذلك كانت المدن الكبرى (+ ٥٠٠ الف) تمتاز بكثافات اعلى على كل الأبعاد من المدن الأصغر .

وحول طنطا وجد المؤلف علاقة قوية بين زراعة الخضروات والفواكه وكثرة الأولاد فى السكان . فهذه الزراعة تحتاج الى عمل غزير بصور أكثر من المحاصيل العامة ، ومن الأفضل من العمل الصغير — الأولاد — ليسرق بين المحصول دون أن يصيبه . فالخضروات — كالقطن — لها انتخاب سنى معين يشجع على ارتفاع المواليد . والجدول يعطى النسب المئوية لفئة السن — ١٥ لكل النواحى التى تقع فى حدود ١٠ كم من طنطا . والمجموعة (أ) هى المنتجة للخضروات ، وفيها ترتفع نسبة الصغار ، بعكس المجموعة (ب) التى لا تنتج الخضروات بنسبة غير عادية . ولما كانت اقرب القرى

ـى المدينة هى أكثرها انصرافا الى الخضروات لذلك هناك علاقة عكسية بين المسافة ما بين القرية والمدينة (المذكورة بين الأقواس) وبين نسبة الصغار فى السكان فى المجموعة (أ) .

المجموعة (أ)	(المجموعة (ب)	
قحافة (١) ٧و٣٩	كفر عصام (٢) ٤و٣٠	فيشاسليم (٥و٣) ٠و٣٨
ميت حبيش البحرية (٥و١) ٧و٣٩	الجوهرية (٣) ٨و٣٣	كفرسبطاس (٥و٣) ٠و٣٨
	ميت حبيش القبلية (٤) ١و٣٦	خرسيت (٣) ٦و٣٨
كفر الحما (٢) ٩و٣٩		محلة مرحوم (٥و٣) ٩و٣٨
سبرباى (٣) ٤و٤٠	اخناواى (٤) ٨و٣٦	سبطاس (٥و٤) ٩و٣٨
اشناواى (٢و٥) ٤و٣٩	نفيا (٤) ٥و٣٦	نواج (٨) ٠و٣٩
الرجدية (٥و٦) ١و٣٩	ميت السودان (٧) ٠و٣٧	
	شوبر (٥و٦) ٥و٣٧	
	شبرا النملة (٥و٦) ٢و٣٧	



شكل ٣٦ ـ منطقة زراعة الخضر والفاكهة حول طنطا

واذا كان النظام الحلقى بارزا للعيان حول المدينة الواحدة ، فحيث تتعدد المدن وتتقارب فى شكل أقاليم مدن متصلة يمكن أن نتكشف هذا النظام حولها على نطاق اقليمى كبير أو شبه قارى · ففى غرب أوربا يمكن اعتبار هولنده والدنمرك حلقة فلاحة البساتين والخضروات والألبان لبريطانيا ، تحيط بها حلقة خارجية للحبوب فى شرق القارة · فكما يقول تريكار أن هولنده والدنمرك هما «banlieue d'élevage de la Grande Bretagne» .

وبالمثل يمكن اعتبار شمال شرق الولايات المتحدة صورة معكوسة فى المراة enantio-morph ، mirror - image لغرب أوربا فى هذا الصدد ـ وفى غيره فى الواقع ـ حتى ليمكن اعتبار هذه الشريحة من القارة الأمريكية بمثابة « أوربا الصغرى » · فالنواة المدنية فى النطاق الصناعى تقابل بريطانيا ، ثم تاتى منطقة الفواكه والخضروات حول البحيرات (نطاق الفاكهة) ، ثم نطاق الدبس ومراعى الألبان ممتدا حتى نهاية البحيرات ، ثم أخيرا نطاق القمح الربيعى فى البرارى · وفى داخل نطاق مراعى الألبان هناك ميل الى التخصص المكانى ـ وان يكن غير صارم او تام ـ اما فى انتاج اللبن الطازج أو الزبد او الجبن · فلضرورة سرعة نقل اللبن الطازج الى المدن فى الشرق ، كان القطاع الأقرب من النطاق يبرز فى انتاجه · اما نقل الجبن فليس مستعجلا ، ولذلك يسود فى غرب النطاق خاصة وسكونسين اكبر منتج · اما الزبد فهو بطبيعته بين بين ، ولذا يسود فى الوسط · وكل هذا الترتيب المكانى للانتاج الزراعى والرعوى من الشرق الى الغرب يتحدد تحت ضبط عامل حاسم هو تكدس الحياة المتروبوليتانية فى الشرق ·

ولكن اثر المدينة القوى على تشكيل الزراعة لا يقتصر على ما حول المدينة الواحدة او مناطق المدينة المتصلة ، بل ان المدن تؤثر كذلك على الزراعة فى مناطق بعيدة تماما عنها ولا تحف بها ، وتشجع على نشأة اقاليم

متخصصة لا تنتج لسوق مدينة معينة وانما لسوق وطنية تمتاز بضخامة استهلاكها للخضروات والفواكه والأزهار • مثال ذلك فى فرنسا : ساحل بريتانى ، الجيروند ، الجارون الأوسط ، الرون الأوسط والأدنى ، بروفانس والريفييرا ، كلها تحولت الى زراعات المدن منذ ½ قرن • ولقد كان أساس اقتصاد فوكليز Vaucluse حتى بداية القرن ١٩ هو الحبوب وقليل من العلف والكروم والتوت • ولكن منذ السكة الحديدية انقلبت الى الخضروات سوق باريس حتى وأدت خضروات صوباتها الزجاجية • ويؤدى نمو المدن الى تغير أنواع الخضروات فى مثل هذه الأقاليم • مثلا أصبحت الطماطم تحتل المرتبة الأولى بعد أن كانت للأسبارجس asperges • ويمتد أثر سوق المدن الفرنسية الى سهل متيجة بالجزائر والى الواجهة الأطلسية للمغرب • وفى مصر يمتد أثر سوق القاهرة الى فواكه وخضروات البرلس شمالا •

٢ ـ الصناعة

نظرا لأن التخصص غالب فى الصناعة ، فان معظم علاقاتها هى مع جهات بعيدة قد تتخطى حدود اقليمها دون أن تمسه • والصناعة كذلك وظيفة حديثة لم يطل بها الوقت لتضرب بجذورها وفروعها فى اقليم المدينة • لهذا كان الدور الاقليمى فى الصناعة محدودا وفى بعض الأحيان فاقدا • ولكن هذه الحقيقة بولغ فى تصويرها • وقد رأينا ديكنسون يصر على الدور الاقليمى للصناعة • والصناعة قد تبدأ فى مدن متخصصة ، كما حدث فى بريطانيا ، فتبدأ بلا علاقة عضوية مع ريفها • وقد كان هذا نتيجة لظهورها على حقول الفحم : وشجع على تخصصها الكامل صغر مساحة الجزيرة مما جعل تباعد المدن صغيرا ـ عشرات الأميال عادة ـ ويمكن لانصراف بعضها الى الصناعة واعتماد ريفها فى خدماته الاقليمية على مدينة أخرى

مجاورة . ولكن مع توطد المدينة الصناعية مع الزمن، لا تلبث أن تنمى علاقات اقليمية بدرجة أو بأخرى مع ريفها .

وقد ادى ميل الصناعة الآن الى الانتقال من المدينة الى أطرافها الريفية للافادة من سعة المكان وانخفاض الضرائب وسعر الأرض ، أدى هـذا الى جذب المدينة الصناعية المتخصصة باطراد الى الاطار الاقليمى والريفى وتقوية علاقاتهما المتبادلة . ونحن نعرف أن ليون قـد أحالت صناعاتها ومصانعها الى ريفها ومدن ريفها المحيط حتى خلقت شبكة من العلاقات الاقتصادية بينها وبين ريفها ترقى الى خلق اقليم اقتصادى كامل يرادف اقليم المدينة . وكما يقول بيير جورج ان ليون هى التى خلقت اقليمها وليس العكس :

«C'est Lyon qui a construit sa région.. Ce n'est pas la région qui c'est donné une capitale.»

والواقع انه فى كثير من المناطق الصناعية المتخصصة بدأ التخصص يأخذ شكلا اقليميا على أساس « خط التجميع assembly-line basis » كما فى صناعة السيارات فى دترويت . فأجزاء السيارة المختلفة تصنع فى مدن مختلفة مبعثرة فى ولايات متشجن ، انديانا ، أوهايو ، والينوى ، ثم بفضل المواصلات الدقيقة تنقل الى دترويت للتجميع . أى أصبحت المدن المختلفة فى هذا النظام الاقليمى كالأقسام فى المصنع الواحد سابقا ، وشرايين المواصلات بينها مثل « السير المتحرك conveyor belt » داخل المصنع .. وقد وجد بوج أن قيمة الصناعات فى المدينة ونطاقها المباشر تبلغ نحو ضعف متوسط قيمتها فى بقية أجزاء ظهيرها .

هذا عن المدن المتخصصة . ولكن فى حالات أخرى قد تبدأ الصناعة من مدينة وطيدة تلعب من قديم دور المركز الاقليمى وعاصمة الخدمات ، فبينما

لا يمكن للصناعة أن تتجاهل وظيفتها الاقليمية · مثال ذلك ألمانيا حيث كانت غاصة بالمدن التاريخية والعواصم الاقتصادية والسياسية قبل التصنيع ، فلما دخلتها الصناعة كان التوجيه الاقليمى للصناعة شيئا طبيعيا كما فى شتتجارت وميونيخ وكولونى وليبزج ·

كذلك فى الغرب الأوسط الأمريكى كان نمو الصناعة يصدر عن الاطار الاقليمى · فقد مرت مدن هذا النطاق كجبهة ريادة وتعمير فى ثلاث مراحل : مرحلة النشأة فى القرن ١٩ على الأنهار حيث جذبت اليها السكك الحديدية ولعبت دور مراكز الجمع والتوزيع لأقاليمها الريفية كوسيط بينها وبين الشرق مركز الأساس والنواة ، مرحلة الصناعة منذ أواخر القرن حين بدأت تنمى صناعاتها الخاصة بعد أن كانت تستورد مصنوعات الشرق لاقليمها ، وقد قام هذا الدور أساسا فى الاطار الاقليمى وساعد عليه انفساح القارة الكبير مما باعد بين المدن بمئات الأميال ، أما الدور الثالث فبدأ منذ القرن الحالى وفيه نضجت هذه المدن الى عواصم اقليمية متروبوليتانية حقيقية واستقلت ماليا عن مدن الشرق ، ولكن ظل الدور الاقليمى فى صناعاتها ميزة واضحة ·

هكذا ، فيما عدا المدن المتخصصة جدا ، تلعب أغلب المدن دور المصنع لاقليمها الريفى · ولقد قسمنا هذا الدور الى ما قبل المزرعة وما بعدها ، أى على الترتيب تصنيع خامات مستوردة من مراكز اخرى لتوزيعها على الاقليم الريفى ، وتصنيع خامات الريف الزراعية للاستهلاك المحلى أو التصدير · وفى كلتا المرحلتين لا يمكن لصناعة المدينة أن تفلت من أثر التوجيه الريفى الاقليمى · فخامات الريف وحاجاته تحدد شخصية المدينة صناعيا · مثلا دسوق فى صناعة السواقى انما تستمد الخام من ريف الدلتا الشمالى وتنتج لسوقه الذى يحتاج الى رفع المياه لعدم كفاية الرى بالراحة دائما ·

وبالمثل صناعات التربينات ذات القوة العالية فى جرينويل ، هى تحت توجيه الحاجة اليها فى محطات الالب الكهربائية (السنترالات) · وصناعات الزيوت فى طنطا وكفر الزيات انعكاس لخام الاقليم الريفى ، البذرة ·

فالخلاصة أنه رغم أن الصناعة لا تلعب دورا كبيرا فى تنظيم وتحديد المدن للأقاليم الريفية ، الا أنه لا ينبغى أن نهمله أو ألا نقدره حق قدره ·

٣ ـ التجـــارة

التجارة بلا ريب أهم أوجه للعـلاقة الوظيفية بين المدينة والاقليم · ولما كان من المستحيل ماديا واقتصاديا أن تتعامل كل نقطة على سـطح الاقليم مع كل نقطة أخرى وتتصل بها مباشرة ، فقد أصبح التركيز ضرورة · فالمدينة هى وسيط الاتصـال والتعامل بين أجـزاء الريف المشتت المترامى بعضـها البعض ، وبينها وبين الأقاليم الريفية الأخرى ومدنهـا · فالدور التجـارى للمدينة هو الذى يجعلها بصورة مبـاشرة « أداة تكـامل » الاقليم الريفى · ويجعله « اقليما وظيفيا functional region » بالمعنى المبـاشر · والجمـع والتوزيع هما أوجه هذا النشاط الاقليمى ، ولكن ربمـا كان التوزيع هـو الأهم والأشيع · ويمكن أن نحـدد تجـارة المدينـة الاقليمية فى ثلاثة أدوار : دور المتجر أو سوق التجزئة ، ودور سوق الماشـية ، ودور المسـتودع أو سوق الجملة ·

(أ) سوق التجزئة : فأما دور المتجر أو سوق التجزئة فمحلى أكثـر منه اقليميا أصلا · ولكن سكان الريف الأقرب لا يجدون كل حاجاتهم الشرائية فى القرية ، ولذا يستكملون الأهم منها برحلة يومية أو فترية الى المدينـة · وكثير من محلات المدينة يتلقى طلبات التجزئة من سـكان الريف المجـاور ويوصلها الى المنـازل بالسيارات · وبالعكس يفضل كثير من الريفيين بيع

منتجاتهم خاصة من الألبان والزبد والخضروات الى المستهلك فى المدينة مباشرة فى رحلة يومية ٠

ولكن تجارة التجزئة هذه لابد أن تكون محدودة فى كميتها ومداها بحكم عامل المسافة والزمن والتكاليف والمجهود ٠ ولهذا فان هذه التجارة لا تنصرف الى الضروريات اليومية الدائمة والعاجلة والتسهيلات الرخيصة التى تختص بها كل القرى بجانب المدن ٠ فهى اذن تقتصر على السلع الأكثر كمالية والأثمن قيمة ، وكلما كانت السلعة أغلى وأثمن كلما كان مدى الحركة اليها اكبر ٠ ولهذا فمع زيادة المسافة عن المدينة لا يأتى للشراء الا الأغنياء نسبيا ، وكلما كان العميل اغنى كلما انتقل الى المدن الاكبر والأبعد للشراء ٠ أى أن سوق القطاعى للمدينة تزداد مع زيادة حجم هذه المدينة ٠ ولكن يلاحظ أن كثافة هذه السوق تقل كلما بعدنا عن المدينة حتى تقتصر على نقط مبعثرة تمثل القادرين على التكلفة أو المشقة الاضافية ٠ وقد وجد بوبج أن تجارة المدينة المتروبوليس فى التجزئة تزيد عنها فى النطاقين الأولين المحيطين بها من ظهيرها بنسبة ٥٠٪ ، وتعادل ضعف مبيعاتها فى النطاقين الخارجين من الظهير ٠ أى أن مشتريات الريفيين من المدينة تتوقف أساسا على الحجم والمسافة ٠

وقد حاول البعض وضع قانون اقتصادى يعبر عن هذه الحقيقة ٠ فوضع ريلى Reilly « قانون جاذبية القطاعى » ٠ وهو أنه « تمد مدينتان حلة أصغر بنسبة سكانهما وبنسبة عكسية مع مربع المسافة » ٠ وهناك قانون وضعه شوى Scheu ولكنه بدائى نوعا ، ومؤداه أن بيع السلع من منطقة انتاج يتناقص بنسبة مكعب المسافة ٠

وهذا يدل على حقيقة هامة وهى أن تداخل مناطق نفوذ المدن اقل مما نتصور عادة ٠ وعلى العموم فكنتيجة لتخلخل كثافة وحدة السوق مع المسافة

فكثيرا ما تجد البيوت والمحلات التجارية فى المدينة أن قبول مثل هذه الطلبات يمثل عملية خاسرة غير اقتصادية لندرتها وتطوحها ، برغم رفع أجرة التوصيل · ولهذا اتبعت بعض محلات المدينة سياسة رفض هذه الطلبات، بمعنى آخر « لم » منطقة نشاطها ، فارتفعت الأرباح .

وهذا بدوره يدل على أن حدود منطقة نفوذ المدينة فى تجارة التجزئة لا يمكن أن تنفسح بلا ضابط · ولهذا فنطاق التجزئة حول المدينة من أضيق النطاقات : نحو ١٠ ـ ٢٥ كم حول أورياك Aurillac فى هضبة فرنسا الوسطى ، ٢٠ ـ ٣٠ حول ليدز ، ٥٠ حول سولت ليك سيتى فى الغرب الأمريكى · ولكن من الناحية الأخرى يعوض هذا التحديد ، أن نفوذ المدينة فيه يكاد يكون مطلقا طاغيا ، وليس هناك أى وجه لمنافسة مدينة أخرى لها فيه ·

(ب) سوق الحيوان : أما عن دور سوق الحيوان ، فالاقليم الريفى كان عادة يجد فى مدينته مجال تصريف فائضه الحيوانى ، وكانت أسواق الماشية التقليدية تقام فى المدينة · ولكن مدى الجمع لهذه السوق محدود عامة لا يزيد عن مدى سوق التجزئة الا قليلا · ويشبه تسويق الجبن فى هذا تسويق الحيوان · ومع السيارة ، أصبح تجار الحيوان وسماسرته الآن ينتقلون الى القرى رأسا لشراء وجمع الحيوانات لاستهلاك المدينة · وبهذا أخذت أسواق الحيوان تختفى من المدن ، الا فى مناطق الاقتصاد القديم · وتمثل شيكاغو حالة خاصة متخصصة ، فقد اثبتت الدراسة أن نطاقا اقليميا واسعا يسوق أكثر من ٥٠٪ من أبقاره وخنازيره فى المدينة ·

(جـ) تجارة الجملة : أما تجارة الجملة فهى بلا شك اهم وظيفة اقليمية تجارية للمدينة · وبفضلها تلعب المدينة دور مكتب الأعمال

bureau d'affaires. ودور المستودع éntrepôt أو الوســاطة والتــوزيع للاقليم الريفى . فالمدينة هى التى تتولى توفيــر حــاجات الريف التجــارية وتبيعها بالجملة للقرى والعزب والمدن الصغرى فيــه . وقــد تكون هـــذه السلع من انتــاج المدينة نفسها بصورة أوليــة أو ثانوية . ولكن مع تخصص كثير من المدن ، لا يمكنها أن توفر كل حاجات الريف الا بالاستيراد والشراء من مدن أو أقاليم أخرى . وتصبح المدينة مقرا لمنـدوبى محلات الجمـلة ، ينبثون منه فى أنحاء الاقليم الريفى كتجار جائلين «commercial travellers، voyageurs de commerce » ، معهم عينات السلع يعرضونها على تجــار التجزئة ويأخذون منهم الأوامر والطلبات ويتعهدون بتوريدها . كذلك هى بنوك المدينة التى تقوم بتمويل الريف وضمان محاصيله . وهذا الدور أساسى فى تنظيم المجتمع الاقليمى اقتصاديا .

ويمكن أن نحدد نطاق نفوذ المدينة فيه بمقاييس عدة منها مدى حــركة التجار الجائلين والمندوبين أو بمدى الخــدمات المصرفية التى تقوم بها المدينة لسكان الاقليم . ويمتاز هــذا النطاق بانه واسع جدا اذا قيس بنطاق تجــارة التجزئة مثلا . فهو فى ليدز ٥٠ كم ، ولكنه يصل فى المناطق المخلخلة السكان القليلة المدن الى آفاق أبعد : ٢٥٠ كم فى أورياك ، ٥٠٠ كم فى سولت ليك سيتى .

وهنا تبدو حقيقة هامة : بينما يقل مدى الاختلاف فى امتداد نطاق نفوذ المدينة فى تجــارة التجزئة ، يشــتد هذا الفارق جــدا فى تجارة الجملة . أى انه كلما ارتقت الخدمة فى المستوى الفنى والحضارى وكانت أعلى وأكثــر تعقدا ، كانت اختلافات مداها بين المدن المختلفة اشد واكبر . ولكن اذا كــان مجال نفوذ الجملة واسعا الى هذا الحد ، فانه بعيـــد عن أن يكون مطلقا ،

بل تتنازعه المدن المتجاورة فيما بينها بشدة ، وتقل قبضة المدينة على أطرافه مع المسافة ·

فالدراسات التى أجريت على تجارة الجملة لمؤسسة أدوات كهربية وأخرى لمركز لتجارة البيض والدواجن فى لويفيل كنتكى تبين بوضوح أن تركز الزبائن ، ومجموع الطلبات ، وعددها ، كلها تقل مع المسافة عن المدينة ـ ولكن على العكس يزداد حجم الطلب الواحد · كذلك أثبتت دراسة فوائد وأرباح السلفيات التى تقاضتها البنوك من عملائها فى الولايات المتحدة فى ١٩٢٨ أنها كانت تتناسب تناسبا عكسيا مع حجم المدينة ، ثم طرديا مع المسافة عن المدينة ·

تركيب اقليم المدينة

فى دراستنا للعلاقات بين المدينة والريف كانت هناك دائما فكرة موجهة ، وهى أن لكل مدينة صغرت أو كبرت مساحة من الريف تتبعها أو تخدمها tributary or service area ، اشرنا اليها دون تحديد باقليم المدينة city region . وهو منطقةنفوذ المدينة أو مجال المدينة urban field كما عند سميلز · واذا كان تعبير اقاليم المدينة واضحا فى أداء هذا المعنى ، فان له عيبا وهو انه يختلط فى الذهن بتعبير « اقاليم المدن «régions urbaines بمعنى تقسيم سطح الأرض الى اقاليم مدنية متمايزة ، ولو أن هذه المشكلة أقل وضوحا فى اللغة العربية منها فى اللغات الأجنبية ، حيث يقترح سور مثلا قصر اللفظ السابق على معنى منطقة نفوذ المدينة ، وتخصيص regions de villes لأقاليم المدن العامة ·

ومن ناحية اخرى يستعمل البعض كلمة ظهير ـ هنترلاند ـ

كمرادف لاقليم المدينة · على أن البعض الآخر يقصر كلمة هنترلاند على اقليم الميناء · ولكن فان كليف الذى درس مشكلة اسم الهنترلاند يرى فى هذا القصر قصورا ، وأن فكرة الجبهة المائية ليست بضرورية له ويمكن أن ينصرف الى المواقع الداخلية ايضا · أما الذين يقصرون الهنترلاند على الموانى ، فيضطرون الى استخدام لفظة أخرى لاقليم المدينة الداخلية · فيطلق عليه الميكس الكلمة الالمانية الأوملاند urmland (الأرض التى حول) · وقد كان هو أول جغرافى يستخدم هذه الكلمة فى الكتابة الجغرافية ، ولو أنه لم يكن أول من ابتدعها · ولكن يشعر كثير من الجغرافيين أن الاوملاند نطاق أضيق كثيرا من اقليم المدينة بالمعنى الكامل ، وأنه ليس الا الشريط الريفى المحيط مباشرة بالمدينة ، أى « ظاهر » المدينة كما فى العربية · فظاهر المدينة (اوملاند) وحدة أقل بكثير من ظهيرها (الهنترلاند) ·

وأيا كان نكلمة اقليم المدينة city region اصبحت واضحة الدلالة واستقرت كمنطقة نفوذ المدينة ، كاقليم المدينة الوظيفى · وينبغى لنا الآن مزيد من التفصيل فى عناصر أربعة فى تركيبه : طبيعته ، شكله ، حدوده ، أقسامه ·

طبيعة الاقليم

اقليم المدينة مركب يتألف من عدة طبقات متراصة فوق — أو داخل — بعضها البعض · كل طبقة تمثل خدمة أو نشاطا أو علاقة مما يتصل بين المدينة وريفها · وليس من الضرورى — أو الممكن — أن تتفق حدود كل طبقة مع الأخرى ، بل هناك تفاوت كبير فى الامتداد والاتجاه · فمن حيث الامتداد ، رأينا أن أبعدها مدى هى حركة انتشار الصحف المحلية خاصة اليومية ، وأقل منها قليلا تجارة الجملة ، وربما أتت الخدمات الادارية والثقافية بعد

ذلك ، أما نطاق سوق الحيوان وسوق التجزئة فأقل بكثير ويمثل عادة أصغر امتداد ٠

أما من حيث الاتجاه فليس ضروريا أن تتواقع هذه الطبقات أو أن تتفق محاورها dissymétrie ٠ فمثلا حدود نطاق توزيع الصحافة وتجارة الجملة حول أورياك تجنح كلية نحو المغرب والجنوب الغربى حتى تصل الى الجيروند واللوت والتارن ، بينما هى ضيقة مختنقة نحو الشمال والشرق ٠ هذا بينما الخدمات الأخرى أقرب الى الانتظام ٠ ولا ننتظر أن منطقة خدمة المدرسة الثانوية تتفق تماما مع منطقة خدمة المستشفى أو منطقة التجزئة ٠

ومعنى ذلك أن منطقة نفوذ كل خدمة أو سلعة ينبغى أن تحقق وتحدد على حدة ٠ والمجموع العام لها هو اقليم المدينة ، نحصل عليه بأن نأخذ المتوسط العام » لهذه الآفاق المتفاوتة وذلك بالتقريب على الورق الشفاف ٠ أى أن اقليم المدينة لا يحدد بصرامة ، وفيه لابد قدر من العشوائية ٠ ومع ذلك فمن الحقيقة أن حدود هذه الآفاق المختلفة كثيرا ما تتفق فى الواقع ٠ والسبب فى هذا قد يكون ببساطة ترابط بعض خدمات أو سلع معينة كترابط الشراء والتسوق والترفيه والاستشارات الطبية أو القضائية ، فيقوم بهما المرء مرة واحدة فى رحلة واحدة ٠ ومع ذلك فهناك وظائف أقل ترابطا كالتعليم والشراء ولكنها تبدى كثيرا من الاتفاق فى حدود نفوذها ، وهنا يرجع السبب الى اشتراكهما فى أسس عامة من المواصلات وظروف التنافس بين المدن المتجاورة ٠ وبالمثل يجد ريلى Reilly فى دراسة عن تكساس أن توزيع الصحف من المدن يميل الى التناقص بنفس معدل تناقص تجارة التجزئة ٠

هذا واخيرا قد يقع اقليم مدينة « أولى » برمته فى منطقة نفوذ ، فى

ظل اقليم مدينة أخرى أعظم ، أى فى اقليمها « الثانوى » . وربمـــا تكون هذه بدورها فى ظل الاقليم الثانوى لمدينة أعظم وأعظم ، وهكذا . فاقليم المدينة لا يشمل بالضرورة ريفا فقط وانمـا مجموعة من المـــدن الأصغر على مختلف المستويات ، فيها تبدو المدينة الكبرى « كمملكة بين المدن » .

الشـــــكل

أما شكلا فاقليم المدينة عند تينن دائرى نظـريا ، ولكنه يتحـــول الى سداسى عند كريستالر - ايضا نظريا . على انه فى الواقع يبتعد كثيـــرا عن ذلك بتاثير التضاريس والمواصلات وتداخل أقاليم المدن المتجاورة . فالمعقبات الطبيعية يمكنها ان تعزل وتبعد مناطق تقع قريبا من المدينة نسبيا . فالأودية والجبال تشكله تطويلا او تعريضا . مثلا فى كاليفورنيـا الطوليـة (١٢٥٠ ميلا) تتفلطح أقاليم أسواق المدن على المحور الطولى وتنبعج على العرضى ، ولو كانت الولاية اكثر عرضا لتقلص السوق من الشمال والجنوب . بالمثل فى فلوريدا : فمدينة اتلانتـا عاصمة جورجيا هى مدينة السوق لفلوريدا ، ولهذا يأخذ اقليمها شكلا مستطيلا .

أما شرايين المواصلات فغالبا ما تمد نفوذ المدينـــة على طولهـــا الى أبعاد خاصة ، كاشرطة ضـيقة فى حالة الطـرق ، او كبقع منفصلة حـــول المحطات فى حالة السكك الحديدية . وصـــورة السكك الحديدية حول المدينـة اقرب عادة الى شكل تروس العجلة منها الى الشبكة بمعنى الكلمة . وكثيـــرا ما يكون وجود كوبرى أو عدمه سببا فى توسيع او كبت نطاق نفوذ المدينـــة فى هذا الاتجاه أو ذاك . مثال ذلك : عدم وفرة الكبارى على نهر التيز جعل اقليم مدينة مدلزبره يقع جنوب النهر ، بينما مناطق قريبة جدا من المدينة لا تدخل فيه لأنها على الضفة الأخرى .

أما تداخـــل اقاليم المدن المختلفة ، فان الصراع بين المدن المتجـــاورة

يعيد تشكيل حدود اقاليمها · فمثلا كـــان لسانت لويس اقليم متروبوليتـــانى واسع ، ثم تضـــاءل بعـــد أن اقتطعت أجزاء منـــه بظهور مدن جـــديدة مثـــل شيكاغو وكانساس سيتى · كـــذلك قد يشـــطر اقليم المدينة الواحـــدة الى اقليمين منفصلين · وقـــد ميز فان كليف بالفعـــل بين نوعين من الظهيـــر : المتصل والمنقطع discontinuous · فالمنقطع يوجد حيث يكون لاقليم عـــلاقة وثيقة بمدينة ولكن يعترضه قطاع ليس له اهتمام بتلك المدينة · مثلا كولمبس ، أوهايو ، هى فى الظهير المنقطع لمدينة نيويورك · كذلك مدن شرق الولايات المتحدة لها سوق فى كاليفورنيا بفضل قناة بنما ، ولكنها مطرودة من الغرب الأوسط باقاليم مدنه المباشرة · فاقليم المدينة هنا ممزق مشطور قاريا · وهكذا نرى ان العوامل الجغرافية تؤثر فى شكل الاقليم المتروبوليتانى ولو أنه أساسا ظاهرة حضارية ·

حـــدود الاقليم

اما عن حـــدود اقليم المدينة وابعاده فمتفاوتة جدا بحسب اهمية المدينة ، وطبيعة المنطقة وتطور المواصـــلات · فمع التحفظات الخاصة بالحجم ، كلما كبرت المدينة كلما كان نطاق نفوذها اكبر بوجه عام · وهيراركية اقدار المـــدن تقابلها الى حد كبير هيراركية فى أحجام اقاليمها الوظيفية · فمثلا فى أكثر من معنى قد يمكن ان نعد فرنسا برمتها ضاحية لباريس !

«.. de certains points de vue, toute la France peut apparaitre un peu comme la banlieue de Paris».

اما طبيعة المنطقة فالتضاريس وكثافة السكان قـــد تفرض على اقليم المدينـــة اتساعا خاصا · فمثلا بصورة عامة تمتـــاز المـــدن فى فرنســـا وغرب أوربا باقاليم اضيق منها فى امريكا لاختلاف المقيـــاس القارى وتاريخ العمران بينهمـــا · وفى داخـــل الولايات المتحـــدة نفسهـــا نجـــد اقاليم المدن

الشرقية أضيق مساحة من الغربية رغم ضآلة المراكز الغربية النسبية ولكنها تخدم عددا أكبر من السكان ، والسبب هو تكديس المدن فى الشرق وتخلخلها وتباعدها فى الغرب مما يملى عليها أن تخدم مناطق فسيحة جدا وان يكن بكفاءة منقوصة . خذ دنفر مثلا : فهى تتبعها منطقة واسعة جدا لأنها واحدة من قلة معدودة من المدن فى الغرب . أو قارن سولت ليك سيتى المماثلة بأى مدينة فى بريطانيا : فيقدر تشونسى هاريس مساحة اقليم هذه المدينة بنحو ١٨٥ ألف ميل فى يوتاه وجنوب ايداهو وشرق نيفادا وجنوب غرب ويومنج ويضم من السكان ٨٩٠ ألفا فقط ، بينما مساحة انجلترا كلها ٥١ ألف ميل٢ وسكانها ٤٠ مليونا . وغالبا ما تمتاز أقاليم المدن المكدسة بالتداخل ، أى يصبح أمام سكان الريف المتنازع عليه أكثر من مجال للتوجه . بينما بين أقاليم المدن المتباعدة جدا توجد مناطق فراغ لا تجد خدمة من هذه المدينة أو تلك .

أما عن المواصلات فهى العامل الحاسم فى تحديد مدى اشعاع المدينة rayon de service . وللمواصلات جانبان ، الوقت والتكاليف ، والأول أهم فى حركة الأشخاص ، والثانية فى حركة البضائع الثقيلة خاصة المواد الأولية . وعنصر الوقت أهم عامة لأنه الذى يضبط الحركة اليومية بين المدينة وريفها : الانتقالات الى المدينة للتسويق والشراء والعمل اليومى والتردد على الجامعة أو المدرسة وعلى الملاهى ، وانتشار الصحف ، وزيارة الاطباء ... الخ . والمهم فى كل هذا ليست مواصلات المسافات البعيدة ولكن مسافات المدى القصير التى تخدم المدينة وريفها فعلا .

...

ولهذا فلكى نحدد مدى نفوذ المدينة فى تاريخ معين ، ينبغى أن نرسم لها خريطة لخطوط الأزمان المتساوية isochrones ، أى النقط التى يمكن الوصول اليها من المدينة فى زمن معلوم ، وهذه هى الطريقة التى

ابتدعها وطورها تابو · وقد تطورت خريطة الأيسوكرون مع تطور وسائل النقل · ففى عصر الخيل والعربات كانت خطوط الأزمان المتساوية ترسم حول المدن دوائر حلقية تقريبا ، اذ كانت الحركة موزعة فى كل الاتجاهات بنفس الكفاءة ـ أو البطء ـ الا حيث تعترض عقبات ارضية او مائية · ولم يكن يشذ الا الطرق الكبرى ـ طرق البريد ـ المخصصة للاتصالات بين المدن وبعضها البعض ، ومن ثم كانت قليلة الأهمية فى تحديد المدى الاقليمى · ومع القطار انقلبت الصورة تماما : فقد التوت خطوط الأزمان المتساوية على شكل أطراف الأخطبوط على طول الخطوط نفسها ، ثم تتحلل فى كل اتجاه الى مجموعة أصغر وأصغر من الدوائر حول المحطات · وكل دائرة تمثل الرحلة بالسكة الحديدية الى المحطة ، مضافا اليها الرحلة على الأقدام أو بالعربة ابتداء من المحطة · أما السيارة فقد أعادت خطوط الأزمان المتساوية الى شكلها القديم الشبه دائرى ، فبفضل تعدد شبكة الطرق يمكن السير فى اتجاهات لم يكن يصلها القطار ، وهكذا عاد الوقت المطلوب مرة أخرى وظيفة للمسافة ـ على الأقل فى البلاد القديمة حيث شبكة الطرق كثيفة بما فيه الكفاية ·

وهكذا تصبح خريطة الأيسوكرون وثيقة اقليمية هامة حتى صارت اداة أساسية فى التخطيط الاقليمى · وطريقة انشائها تكون بالاستعانة بجدول مواعيد الخطوط الحديدية والسيارات التى تخدم المسافات القصيرة ، فنحدد نقط الوقوف على بعد نصف ساعة ، وساعة ، وساعتين ··· الخ · من المدينة ونرسم مناطق حول نقط الوقوف هذه تحدد الزمن اللازم للوصول اليها بحساب سرعة ٤ كم فى الساعة للراجل ، ١٢ كم لراكب الدراجة · ولكن الحصول على المعلومات اللازمة لخريطة الايسوكرون ليس سهلا دائما · ولهذا قد نستعين بخرائط لخطوط الاتصال المتساوية أو أجور الرحلات المتساوية lignes d'égales facilité d'acces, de prix de trajets egaux

وذلك بربط أزمان الرحلة مع عـدد القطارات أو السيارات الخارج من المدينـة الى اقليمها • ويمكن توضيح أهمية الحركة بخطوط مختلفة السمك•أما الخطوط الطوالى » فلا قيمة اقليمية لها •



شكل ٣٣ ـ خطوط الأيسوكرون حول ديجون (عن شابو)

اقسام اقليم المدينة

لا يمتد نفوذ المدينة على اقليمها كما حددنا حـدوده بصورة متجانسة ثم ينتهى فجاة عند تلك الحدود • بل اهم حقيقة رأيناها فى تركيبه هى تناقص هذا النفوذ وتقلصه كلما بعدنا عن المدينة • ونفوذ المدينة غالبـا طاغ على الريف المباشر ثم يقل بالبعد • والواقع انه حول كل مدينة معقـولة الحجم ، منطقة داخلية لا منافس لسيادة المدينة عليها ولا بديل لسكانها عنهـا ، ثم حولها ـ بانقطاع فجائى نوعا ـ منطقة خارجية يقل فيهـا نفوذ المدينة ويتطلع سكانها اليها والى غيرها على السواء من أجل خدماتهم المركزية • وفى المدن الصغرى قد لا يوجـد نطاق السيادة الداخلى اطلاقا ، وتشـعر المدينـة

بمنافسة المدن الأخرى فى جميع أجزاء اقليمها الريفى حتى أبوابها نفسها ، ولكن الغالب هو أن الصفة الأساسية فى اقليم المدينة هى الانحدار gradient .

لهذا يقع اقليم المدينة فى عدة أقسام أو نطاقات ــ أقاليم الاقليم ان شئت ــ متمايزة بدرجة أو بأخرى • ولكن كلا من هذه الأقاليم الدائرية ينقسم ايضا الى قطاعات مختلفة • ولهذا يمكن أن نميز بين التقسيم الحلقى وتقسيم القطاعات •

١ ــ التقسيم الحلقى : هنا كان تقسيم شابو من أول وأنجح المحاولات ، وليست التقسيمات الأخرى الا تعديلا له ، ولكنها تختلف فى تحديد أين تنتهى المدينة بالمعنى الصحيح وأين يبدأ اقليم المدينة ، كما يبين الخط الفاصل فى الجدول • وعلى العموم فالصورة نظرية ، والحدود ليست واضحة تماما وليست ثابتة ، بل هى تتوسع بنمو المدينة ، كما أنها تتفاوت فى أقطارها بحسب ضخامة المدينة ، وبحسب نوع الحضارة ، فمثلا نجد مدى رحلة أصحاب الاشتراكات فى السكة الحديدية حول المدن أوسع فى الولايات المتحدة منه فى فرنسا • وفوق هذا فبعض المدن الصغرى ليس لها هذه الاطارات تقريبا ، وهكذا •

شابو	سور	ديكنسون
المدينة حتى الفوبورج	Agglomeration urbaine المدينة	Urban tract. المدينة
Banlieue immediate Banlieue moyenne. Grande banlieue.	Proche banlieue Moyenne banlieue Zone interne. Zone externe.	Rural-urban fringe. City settlement area. City trade area.

١ ـ الضـاحية القريبـة .«Le faubourg, c'est encore la ville» ولكن بعد ذلك تمتد منطقة ليست تماما جزءا من المدينـة بالمعنى الصحيح ، اذ تنفصل عنها بأماكن فضاء وحقول • وربما اعتبرنا هذا هو الريف من عدة نواحى ، ومع ذلك فالسكان تحيـا الى حد بعيد حياة المدينـة ، فاليهـا يذهبون لأعمالهم اليومية • فساكن الضاحية « الضواحلى banlieusard» يعيش حول المدن الكبرى حياة خاصة جدا ، فيغادر منزله فى الصباح ولا يعود اليه للغداء •

والمشكلة هى تحديد الاقليم ، لأن علـى أطراف المـدن تتحول المنطقـة المبنيـة built—up area من كتلة متصلة الى شظايا وأذرع ممزقة مشتتة • والحل هو أن أساس التحديد يتحول من التماسك والاستمرار الى الوظيفـة والاتصـال accessibility • ويمكن الاستعانة بدلالة كثافة السكان فى التحديد، ولو أنها لا تصلح كأساس كامل • فالمساحة البريطانية تتخذ ٦٤٠٠ نسـمة فى الميل٢ ، كحدود الرقع المدنية ، وكان جيفرسون قد اقترح للمدن الأمريكية ١٠٫٠٠٠ ، وفى باريس اتخـذ كلوزييه Clozier رقم ٢٥٠ فى الميـل٢ كالحد النهائى لنفوذ المدينة ضد الريف ، ١٢٥٠ كحـد الرقعـة المدنيـة الملومة • والدراسات الألمانية تشـير الى أن الكثافة فى المناطق المدنية الحقة فى ضواحى المدن Vororte نحو ٢٥٠٠ فى الميـل٢ ، وأن كثـافة ٢٥٠ هى الحد الخارجى ضد الريف • وقد يمكن تحديد هذا النطاق بصـفة عامة بأنه يمتد ما بين الضواحى المتصلة والضواحى المنفصلة من المنطقة المبنية •

والملامح الوظيفية للنطاق واضحة • ففيه لا توجد محلات أو مخـازن كبرى ، لأن من السهل الشراء من المدينة لشدة قربها ، ولأننـا أصلا ننتقـل اليها يوميا • وهذه الضاحية تمتـد باستمرار الى آفاق أبعـد ، فهى طلائع المدينة فى زحفها • وكثيرا ما تبنى مبانيها بناء مؤقتا بسيطا ، ثم لا تلبث أن

تــزال وتحــل محلها مبــان حقــه دائمة مع تقدم المدينــة · ومــن النــاحية الديموغرافيــة ، تتبــع الضــاحية القــريبة حــركة ســكان المدينــة ، فتتزايد بالهجرة ، بينمــا الريف المجاور يقفــر باطراد · والجيــوب الريفية التى تتبقى فى تضاعيف الضــاحية القريبــة تمثل ريفــا متاثرا قويا بالمدينــة ، فتســوده زراعات الخضر والفــواكه والزهور ، ويعطى الحقل محــله للحديقة ، والمزرعة للفيــلا · حتى التربة الأوليــة تتحــول : « تصــنع » التربة صــنعا بواســطة المخصبات المســتمدة من المدينة · وهكذا فــان ظروف الحيــاة اصطناعية بالنسبة للمزروعات كما هى بالنسبة للسكان ·

ب ــ الضاحية الوسطى ، أو منطقة سكنى المدينــة · بعــد الضــاحية القريبة تبدأ منطقة لا تعــد جــزءا من المدينة ، ولكنهــا تعتمــد عليها اعتمادا مباشرا · وهى تمتد بقــدر ما تسمح وسائل المواصــلات · وتعــد رحلة ســاعة الحــد الرئيسى للسفر اليومى لعمــال المدينة ، وتقــع ضــواحى النــوم dormitory عــلى الخطــوط الحــديدية الرئيسية خــارج المدن الكبرى فى حــدود ٢٠ ميلا · والرحلة الى المدينة ليست يومية ، ولكنهــا عــلى فترات منتظمة ، يذهب فيها السكان لقضاء حاجاتهم الأكثر اهميــة ويرتبــون مواعيدهم بحيث يمكنهم قضاء اليوم كله فى المدينة · وتقوم بيــوت المدينــة الكبيــرة بالتوزيع اليومى فى هذه المنطقــة ، وتنافس بذلك محــلاتها المحلية الصــغيرة منافسة شديدة ·

ولكن هذه المنطقة ليست مجــرد منطقة سكنى صــناعية وسكنية ، بــل هى تمد المدينة بالالبان والخضروات · وهى أيضا مجــال نزهة ســكان المدينة فى نهاية الاسبوع لقربها ، وتنتعش فنادقها ومطاعمها بهم فى الصيف خاصة · واحيانا يطرد « السياح » الزراع كما فى نيوانجلند حيث تتحــول المزارع باطــراد الى نزل للضيافة · والمنطقــة كلها هى بحــق « منطقــة الجــوار

«zone de voisinage» كما يسميها شابو · وينفرد سور بأن يجعل اقليم المدينة يبدأ بهذا النطاق ، أما ما سبقه فجزء من المدينة ، فهنا يبدأ المسكن الريفى وينتهى المسكن المدنى ·

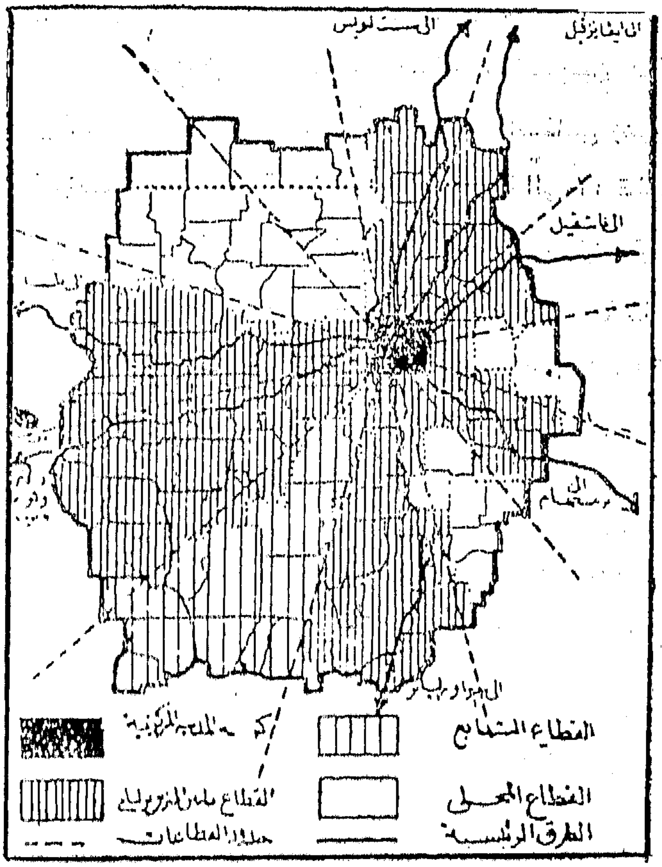
جـ ــ الضاحية البعيدة ، أو منطقة حركة أو تجارة المدينة · هنا تضعف قوة المدينة كثيرا ، وهى منطقة واسعة ، والحركة من والى المدينة طارئة ، فى الحالات الهامة الخطرة كالاستشارة الطبية مثلا · أما الجزء الأكبر من الحركة والانتقال هنا فيتجه الى المدن المحلية الصغرى التى تأخذ بوضوح فى الظهور · وفيما عدا الطرق الرئيسية ، لا تظهر الحركة على خريطة الطرق الا بعد أن تتجمع خيوطها قرب المدينة نفسها · والحدود الخارجية لمنطقة الحركة هذه ليست واضحة ، ولكنها تمتد على مدى سهولة المواصلات بالنسبة لوجود مدن رئيسية مماثلة تقدم نفس الخدمات · والمدينة نفسها هى مركز الأعمال ، ومجال الفرص · منها تأتى الصحف ، واليها يهاجر الشبان أحيانا ، وفيها تعمل الفتيات كخادمات ، والشبان كعمال ، وهى مجال نشاط مندوبى موردى الجملة من المدينة · « فالمدينة ليست غائبة البتة ، ولكنها تظل بعيدة » ، ولذا فالاتصال ليس يوميا ولا هو مباشر ·

لهذا كان من أبرز ملامح هذا النطاق ظهور المدن المحلية التى تلعب فى الواقع دور نقط التتابع والمدن التوابع satellite للمدينة فى اقليمها ، ولو أن كلمة المدن التوابع غامضة لأنها تطلق على نويات تبلور أطراف المنطقة المبنية فى الضواحى · على العموم هنا تظهر المدن المحلية كمراكز اقليمية من الدرجة الثانية او الثالثة ·· هذا واذا كان اسم الضاحية البعيدة يطلق أحيانا على هذا النطاق ، فان سور ينتقده على أنه قد يوحى بانتماء الى المدينة اكثر منه الى اقليم المدينة ·

٢ ــ تقسيم القطاعات · واذا كان التقسيم السابق حلقيا أو « افقيا » ،

فقد قسم بوج اقليم المدينة تقسيما آخر « رأسيا » على شكل قطاعات sectors • والواقع أننا سنجد أن هذين التقسيمين هما امتداد اقليمى وتكبير للتقسيم الحلقى (برجس) والتقسيم القطاعى (هويت) لداخل المدينة على الترتيب • فعلى اساس تقسيم اقليم المدينة الى ١٢ قطاعا تمتد من المدينة الى هوامش الاقليم ، أمكن لبوج أن يمين ٣ انواع رئيسية من القطاعات : intermetropolitan وهى التى تختطها الطرق والمواصلات الرئيسية واصلة بين المدن المركزية ؛ subdominant وهى التى تشمل مدنا كبيرة نسبيا (+ ٢٥ الفا) تقع قريبا من المدينة المركزية (+ ١٠ أميال)؛ locai وهى ما يتبقى من مساحة اقليم المدينة •

وقد وجد بوج أن كثافة السكان سواء سكان المدن أو الريف غير الزراعيين أو الزراعيين أعلى ما تكون فى النوعين الأولين من القطاعات ، بينما انفردت القطاعات « المحلية » بأقل الكثافات • كذلك وجد أن مؤسسات تجارة الجملة تتركز غالبيتها فى القطاعات « ما بين التروبوليتانية » قرب طرق المواصلات الرئيسية ، ثم تليها القطاعات « التابعة » • ولكن وجد أن الصناعة أكثر تركيزا فى القطاعات التابعة منها فى القطاعات بين التروبوليتانية ، ربما لأن عوامل جغرافية مختلفة تتغلب على اعتبارات المواصلات والنقل فى توقيعها • وأخيرا وجد أن نشاط التجزئة بواقع الفرد من المبيعات أكبر فى القطاعات ما بين التروبوليتانية منه فى القطاعات التابعة ، وفى هذه منها فى القطاعات المحلية ، وأن نمط الخدمات العامة يتبع نمط تجارة التجزئة •



شكل ٣٤ ـ اقليم مدينة ممفيس المتروبوليتانى (عن بوج)

رابعا ـ اقليم المدينة فى الجغرافيا

اصبح لاقليم المدينة اهمية كبيرة فى الدراسة الجغرافية · وبه تقترب جغرافية المدن اقترابا شديدا من الجغرافيا الاقليمية · والواقع ان اقليم المدينة نوع جديد من الاقاليم يضاف الى ما نعرف فى الجغرافيا من اقاليم · ولكنه يختلف عن الاقليم التضاريسى أو المناخى فى انه اقليم وظيفى لا تركيبى ـ اقليم « منظم organised» من صنع الانسان ، كما يختلف عنها فى انه ليس ثابتا بل يتغير على العصور وبحسب المواصلات · وهو بهذا اقرب الى الاقليم الاقتصادى الذى يتحدد بالانتاج والتوزيع والحركة · بل ان

اقليم المدينة يقترب خاصة من الاقليم الاقتصادى حتى ليلزم ان ندرس بالضبط العلاقة بينهما ٠ فكما يوضح لى لانو ، ليست الأقاليم الاقتصادية أحيانا الا تكبيرا وتوسيعا لاقليم المدينة ، والمثل الواضح ليون ، فهى تشمل مجالات نفوذ عدة مدن أخرى محيطة ومناطق ريفية تمتد من الألب الى الهضبة الوسطى ٠ فأقاليم المدن قد تخلق الأقاليم الاقتصادية ٠ ولكن الغالب أن أقاليم المدن هى التى تنبثق من الأقاليم الاقتصادية ، وتكون جزءا منها ٠

وقد احتفل كثير من الجغرافيين باقليم المدينة ٠ ورأى البعض أن اقليم المدينة يبدو اليوم اكثر اشكال التقسيمات الجغرافية منطقية وتعقلا ٠ فلا الظاهرات والتراكيب الجيولوجية ، ولا البقايا التاريخية ، بل وحتى العلاقات الزراعية أو الصناعية ، لا تعطى كائنات عضوية متماسكة واقعية كاقليم المدينة ٠ وعلى هذا الأساس اخذوا يقسمون بلادهم الى أقاليم مدن مرتكزة على بؤرات تكاملها وهى العواصم الاقليمية الكبرى ٠

ولا شك أن هناك شيئا جذابا فى فكرة اقليم مرتبط بمدينته العاصمة ٠ والفكرة قيمة ومنطقية ٠ ولكن ينتقد البعض المغالاة فيها ٠ فأولا هى تحمل معها بذور خطأ كبير ، فليس اقليم المدينة « كائنا عضويا » يخضع للقوانين البيولوجية ، ولا المدينة « مركز تبلور » كما تعنى الاستعارة ٠ لكن الخطر الأكبر اذا ادعت الحركة انها تقدم الحل لمشكلة الاقليم الجغرافى ، فهى ليست « نجدة السماء » للجغرافيا الاقليمية ٠ فان الاكتفاء بتقسيم البلد الى أقاليم مدن سواء للوصف الجغرافى أو للدراسة التخطيطية يكون أمرا ساذجا غير متزن يجب أن يحذره من « أسكرتهم خمرة الاقليمية الجديدة » ٠

فمن الناحية العملية لازالت عملية التكامل المدنى جديدة ولم تتم بعد فى أى مكان ٠ وحتى اذا حاولناها فلن تكون التقسيمات الناتجة محددة واضحة الحدود ، كما أن الاقاليم مختلفة جدا فى طبيعتها وحجمها وعدد

سكانها . ثم انها لن تغطى كل المساحة المعطاة بل ستترك مناطق وفجوات بينية ، مناطق فضلات relict . وفى الجزء الأكبر من العالم كقلب أمريكا الجنوبية وافريقيا لن يمكن التقسيم الى أقاليم مدن على الاطلاق ، أى لن يمكننا أن ننظم كل سطح الأرض فى أقاليم مدن تميزها بؤرات متروبوليتانية حقة على أساس موحد .

فالخلاصة اذن أن أقاليم المدن لا تغنى عن بقية أنواع الأقاليم الجغرافية من طبيعية ومورفولوجيه واقاليم تربة ونبات ... الخ ، لا سيما اذا كان الباحث من مدرسة اللاندسكيب ، فلن يجد اقليم المدينة مرئيا أو ملموسا فى منطقته كتلك الأقاليم الأخرى . فالطريق الاقليمى ليس طريقا واحدا : هناك أقاليم متنوعة كالصناعية والطبيعية والادارية .. الخ ، سنحتاج فى دراسة اقليم المدينة الى الاقاليم الأخرى : فاقليم المدينة قد يشمل رقعا متباينة من التكوينات الجيولوجية والتضاريسية والنباتية أو التربة ... الخ ، وكل عنصر من هذه العناصر يمكن أن يساهم فى تجميع وضم الاقليم حول المدينة .

الفصل الحادى عشر

الاقليمية والمدن

ماهية الاقليمية وتطورها

أصول الاقليمية

١ ـ الدول الحديثة والأقاليم · لقد تكونت الدولة الوطنية الحديثة فى الغالب من توحيد عدة أقاليم ومقاطعات شتى فى القرون الأخيرة · وكان كل من هذه الأقاليم يمثل الى حد كبير وحدة طبيعية جغرافية حقيقية ، يشعر اهلها بانها اقليم له شخصية تاريخية مستقلة ، ويشعرون نحوه بولاء محلى متوطن قديم · كما كان هذا الاقليم ـ المقاطعة يمتاز بشخصية حضارية متميزة تبدو فى طابعه المحلى وفى لهجته وربما فى مثله الأدبية والفوكلورية · والى جانب هذا كان يؤلف وحدة اقتصادية يسودها قدر معين من الكفاية الذاتية · وكان طبيعيا أن يتوج هذا الاستقلال فى نواحى الحياة المادية وفى الأفكار والمثل باستقلال فى الكيان السياسى · وهكذا كانت كل مقاطعة تمثل وحدة سياسية مستقلة · وقد كان السبب فى وضوح هذه الشخصيات المحلية وتبلورها اقليميا هو تاخر المواصلات التى حدت من مدى الحركة والاتصالات والاحتكاكات البشرية حتى سادت حياة العزلة المحلية فجمدت الانماط المحلية فى توطن endemism وتقوقع حضارى على قوالب متنافرة ·

ولكن مع تطور المواصلات واتساع مدى ونفس الحركة البشرية بدأ الاتصال يحل محل العزلة ، وامكن للمقاطعات والأقاليم الاقوى أن

توسع نطاق ضغطها على المقاطعات الأخرى وتضمها ، حتى اكتملت كل المقاطعات الأقارب فى الدولة الوطنية الحديثة · ومع الاحتكاك والاتصال كانت الطوابع المحلية والملامح المتوطنة قد بدأت تذوب وتتخلط بالتدريج ، كما كان الاستقلال السياسى قد انتهى ·

ولكن هم الدولة الحديثة الأكبر بعد التوحيد ، كان تدعيم الوحدة الجديدة ، وصهر الوحدات المتباينة والقوالب المتنافرة القديمة فى كل متجانس · وكانت الوسيلة هى تشديد قبضتها من عاصمتها القومية الجديدة التى هى غالبا عاصمة المقاطعة الكبرى التى قامت بالتوحيد وبمحاولة التحديد من هذه الطوابع والفروق الاقليمية وكبتها · من هنا كان طبيعيا اتجاه الدولة الحديثة الى التنميط standardisation والتجانس · وكان معنى هذا التنميط فى الحقيقة هو فرض نمط اقليم مقاطعة العاصمة الجديدة على كل المقاطعات الاخرى ·

وتتمثل هذه المحاولة بأقوى صورها فى فرنسا منذ ريشيليو حيث بدأت المركزية الادارية طاغية جدا ، الى أن جاءت الثورة وحاولت المزيد من المركزية فألغت الأقسام الادارية القديمة التى كانت هى الوحدات الطبيعية القديمة التاريخية ومزقتها الى وحدات جديدة اصطناعية بقصد وأد روح الانفصالية والحد من حالات الولاء الاقليمى القديمة · وما حدث فى فرنسا تكرر بدرجة أو بأخرى فى غيرها من الدول الحديثة ·

هكذا اذن بدأت الدولة اتجاه المركزية العنيفة فى الادارة والحكم والنفوذ ، فجمعت السلطات كلها فى نقطة واحدة هى العاصمة بعد أن سلبتها من مواطنها المتعددة السابقة فى عواصم المقاطعات الاقليمية · ولكى تحقق الدولة مركزيتها الشديدة ، أخذت تركز شبكة المواصلات والنقل حتى تتجمع فى العاصمة وتتشعع منها · فاخذت هذه بطبيعة

الحال تجذب اليها عناصر السكان الاقليمية وتساعد على نزح وصرف الثروات والمواهب من الاقاليم وصبها فى العاصمة • وهكذا اخذت الدولة تكتل وتكدس الثروة المادية والتراث الحضارى والخدمات العامة فى العاصمة لتجعلها من القوة بحيث ترقى فوق مستوى أطماع المقاطعات الانفصالية •

ومن ناحية أخرى عمل المولون والرأسماليون الجدد فى نفس الاتجاه ـ الاتجاه الى تركيز النفوذ الاقتصادى فى العاصمة الوطنية • وبدعوى مصلحة الصناعة القومية استغل هؤلاء الاحتكاريون من أصحاب الأعمال هذا التركيز لتوسيع نطاق انتاجهم وتسويقهم ليشمل الدولة كلها وليقضوا على منافسة الصناعات المحلية فى الأقاليم ويرثوها • كذلك أخذت الحكومة المركزية تعمل بكل الوسائل والتشريعات على توحيد وتجنيس النمط الحضارى والثقافى فى الدولة ، بعدم تشجيع التعليم باللهجات المحلية وتحقير الفنون والآداب المحلية والاستخفاف بالعادات والتقاليد الشعبية والمثل المحلية التى تؤكد شخصية مستقلة للاقاليم •

وقد اتت وسائل المواصلات المكانية واللامكانية الحديثة لتعمل فى صف الحكومة نحو التنميط • فقد أخذت شدة الاتصالات وتواتر الحركة بين جميع اجزاء الدولة تمحو كثيرا من الخصائص الاقليمية القديمة وتذيبها ، وأغرقت وسائل الاعلان والاذاعة الحضارات المحلية الفوكلورية وفرضت عليها مركبا جديدا متجانسا • وهكذا أصبح المطلوب هو تحويل الدولة الى « ضاحية ضخمة للعاصمة » ـ أو يكاد • فأخذت الاقاليم تقفز فى ثرواتها البشرية والاقتصادية وتهجر وتهمل مصالحها وتنخفض فى مستوياتها وتعانى من نقص خطير فى الخدمات والمرافق والمحصلة الحضارية ، كما تحطمت حضاراتها المتوطنة القديمة وذبلت •

«There is much substance in the charge that most of the fruits of civilization are being hoarded away from the rural dwellers.»

وسنلاحظ أن فترة نمو الدولة الوطنية الحديثة هى فترة ظهور العاصمة ظهورا طاغيا على ما عداها من المدن فى الحجم والسكان ، وهو تضخم لعبت فيه الهجرة من الاقاليم الدور الاكبر . وهكذا حققت الدولة الموحدة الحديثة هدفها من تدعيم الوحدة واخضاع المقاطعات الاقليمية الى الأبد ودمجها فى جسم الدولة المتجانس . ولكن كان هذا على حساب حياة الأقاليم ، فكان مجد العاصمة ورخاؤها هو افقار الاقاليم . وأحيانا يبدو الانتقال من العاصمة الى الأقاليم المجاورة مباشرة كالانتقال من قارة الى قارة لفداحة الانحدار الحضارى بينهما ...

٢ ــ مراحل الاقليمية . وقد ترتب على هذا الوضع غير المتزن رد فعل شديد فى الاقاليم . فعم الاستياء من الغاء شخصية وكيان الأقاليم ازاء العاصمة . وظهر اتجاه قوى الى تأكيد وجودها فى وجه تنميط العاصمة ومركزيتها الطاغية . وبدأ شعور اقليمى بالذات ووعى اقليمى regional consciousness ينمو . وكان هدف هذا الوعى الاقليمى أن يؤكد قيمة الأقاليم فى الدولة ، لا كذيل فى جسم الدولة ولكن كعضو حيوى . وكان هذا مولد حركة « اقليمية regionalism » كاحتجاج على طغيان وتنميط العاصمة .

ولم تبدأ الاقليمية كمبدأ كامل ، ولكن تطورت على مراحل . فكانت المرحلة الأولى هى « الاقليمية الحضارية cultural regionalism » . فكان أول من بدأها ونبه الأذهان اليها هم الأدباء والشعراء والقصاص ، الذين كانوا سباقين الى اعلاء القيم الاقليمية فى صورة محاولة المحافظة على اللهجات والآداب المحلية وتشجيع واحترام التراث والعادات الفوكلورية الاقليمية

والتفاخر بها وعدم الخجل منهـا . وقد كان أول مظهر للاقليمية الحضـارية حـركة الفيليبريجسـت Félibrigistes في جنـوب فرنسا في بروفانس في منتصف القرن ١٩ كحركة ادبية عاطفية تدعو الى الاهتمـام باقليم متميز عريق الشخصية في فرنسا . وقد كان أول خلق لكلمة « الريجيونالزم » هـو في فرنسا ، وهو أمر طبيعي لأن سيادة العاصمة بلغت منتهاها في بـاريس بالذات لأسباب جغرافية وتاريخية .

ولكن الاقليمية منذ بدأت كفكرة لم تقف عنـد الحـد الحضارى العاطفى ، بل سرعان ما أخذت أشكالا متعـددة . فبـدأت مرحلة « الاقليمية الاقتصـادية economic regionalism » ، وهي تستهدف اعـادة الحيـاة المـادية الى الأقاليم وتدعيم مواردها واستغلالها امكانياتها محليا حتى تحقق لنفسـها التوازن والاستقلال الاقتصادى عن تبعية العاصـمة .

وكان طبيعيا بعـد هـذا ان تتطـور الحـركة الى أعلى مراحلها وهى « الاقليمية السـياسية political regionalism » ، وهي التي تسعى الى تحقيـق الحـكم الـذاتى للأقـاليم وتطالب بعمـلية ادالـة devolution في السلطة والحكم من العاصمة المركزية الى اقاليم الدولة . وقد أخذت اقاليم الاقليمية السياسية في حـالات صـورا خاصـة مثـل provincialism أو sectionalism في الولايات المتحـدة حيث اتفقت الميـول الحضـارية مـع المصالح الاقتصادية والفروق الجغرافية الطبيعيـة في التوجيه نحـو المطالبة بدرجة عالية من الحكم المحلى .

تلك درجات ثلاث من الاقليمية ، ولكنهـا جميعا لا تسـتهدف الخروج عن نطاق وكيان الدولة السياسى . فالاقليمية ليسـت حـركة انفصالية وثورية على الحكومة المركزية ، بـل هى صـور من اعادة التنظيم الاقليمى داخـل الاطـار القومى القائم . أما اذا ظهرت حـركات انفصالية تمـاما عن جسم الدولة ، فهى

ليست حركة اقليمية بالمعنى الصحيح ، بل تخرج عن نطاق ومفهوم الاقليمية ٠ والاقليمية السياسية اذا تطرفت الى الشكل الانفصالى تصبح عودا الى دول المدن البائدة ٠

ماهية الاقليمية

١ ـ الاقليمية والنظرية السياسية ٠ الاقليمية اذن بدأت حركة ، ولكنها اشتدت فصارت ميلا ، ثم أصبحت نظرية سياسية كاملة ، نظرية سياسية فى توزيع الاثقال والقيم البشرية داخل الاجزاء المختلفة للدولة الواحدة ٠ فهى تمثل الجانب الجغرافى للعلم السياسى ، أو الجانب السياسى للعلم الجغرافى ، ويلتقى فيها لذلك الجغرافى والعالم السياسى على أرض مشتركة ٠ فهى على التحقيق تعد « فلسفة المكان السياسية » ، هى بجدارة « علم الشريعة الجغرافية » أو « اخلاقيات المكان ethics of space » كما قد نقول ٠ أى هى التى تحاول تحديد المبادىء السياسية التى نسترشد بها فى معاملة الرقع الجغرافية المختلفة التى تؤلف نسيج الدولة ٠

وكما يحدد جلبرت ، فان الاقليمية كموضوع فى الجغرافيا تعنى مباشرة مبادىء الجغرافيا السياسية « الداخلية » : micro-political geog ، أو ما يمكن أن يسمى « بالجغرافيا الادارية ، administrative geog» ٠ فالواقع أن التنظيم الداخلى لأجزاء الدولة بالنسبة لبعضها البعض لا يمكن أن يتم الا على ضوء مبدأ الاقليمية ٠ فالدولة تتألف عادة من أقاليم عدة مختلفة طبيعيا أو بشريا أو حضاريا أو اقتصاديا ٠٠٠ الخ ، ويندر حقا أن تتألف الدولة من اقليم واحد متجانس تماما الا اذا كانت دولة ضئيلة القدر جدا ٠ وهذه الأقاليم المتفاوته فى احجامها وتركيبها ومواردها وميولها يجب أن تكون اعضاء فعالة متكاملة فى كيان الدولة وفى الجسم السياسى ٠ ووظيفة الدولة ان تناسق بينها

وتحفظ التوازن بينها بما يضمن العدالة السياسية والمادية الكاملة • فلا يطغى اقليم على غيره أو تضحى بمصالح اقليم فى سبيل آخر ، أو يميز اقليم عن غيره ، بل على الدولة أن تعمل على خلق شبكة من القيم والرفاهية الاقليمية المتكافئة بقدر الامكان ، وذلك بضبط وتنظيم توزيع الأوزان والأثقال الحضارية والبشرية بين أقاليم الدولة المختلفة ، وبذلك تكفل « الديمقراطية المكانية » •

ولكن ليس معنى ذلك تحقيق المساواة المادية والحضارية المطلقة بين جميع الاقاليم بصرف النظر عن مواهبها الجغرافية الاصيلة التى لا يمكن أن تتساوى مطلقا بطبيعة الحال ، فان هذا لا يكون مستحيلا فحسب ولكنه يكون خطأ فى النظرية السياسية • وانما المقصود هو ألا تترك للعوامل العارضة السطحية أو القوى المتحيزة العاطفية أو الاقتصادية السياسية أو الاندفاع التاريخى الميكانيكى أن يؤدى الى فروق مصطنعة متورمة أو امتيازات غير جديرة فى مستويات المعيشة والدخل والخدمات والتسهيلات الحضارية المادية واللامادية وذلك بين اقاليم الدولة المختلفة • فعلى الدولة أن تتدخل فى هذه الحالات لتستبعد هذه العوامل التمييزية المزيفة وتعيد التوازن بين حقيقة الأقاليم المختلفة •

وبهذا يصبح المبدأ الاقليمى الذى ستسترشد به الدولة فى تنظيم العلاقة بين أقاليمها المتباينة هو تحقيق تكافؤ الفرص للأقاليم لتحقق مواهبها الجغرانية الكامنة وامكانياتها الأصيلة مهما كانت وتنمى شخصياتها المحلية وثقافتها وحضارتها الخاصة حتى يمكن دعم الشخصيات الاقليمية وعملية بناء الاقاليم • وهكذا يتاح لكل مواطن فرد كما لمجتمعه الاقليمى نفس الفرص الحضارية ــ أو أكبر قدر ممكن من نفس الفرص الحضارية ــ وذلك بصرف النظر عن مكان وقوعه من الدولة •

هدف الاقليمية اذن هو العدالة الاقليمية · وهذه لا يمكن أن تتحقق بأن تحشد الدولة الثروات والمواهب والفرص فى نقطة أو منطقة أو أن تفرض مبادىء ومصالح هذه النقطة على بقية الاقاليم · أى أن التخطيط لا التنميط هو الأساس ـ ونضيف : التخطيط الاقليمى لا التنميط العاصمى ، لأن أكثر حالات عدم العدالة الاقليمية الصارخة شيوعا تتركز فى العاصمة دائما · فالعدالة الاقليمية أصبحت هدف الجغرافيا التطبيقية ، والتخطيط الاقليمى هو الوسيلة · وعلى هذا فان تنظيم الدولة يجب أن يكون اقليميا لا عاصميا ، والاقليمية والمتروبوليتانية هما طرفا نقيض ·

٢ ـ الاقليمية والاشتراكية · ولابد أن يكون قد اتضح الآن أن الاقليمية بكل معنى الكلمة هى « اشتراكية المكان » ، هى الترجمة المكانية الجغرافية للنظرية الاشتراكية السياسية · وليس من الصدفة أن الذى تكلم فى النظرية الاقليمية الجغرافية من علماء السياسية هم مفكرون اشتراكيون مثل كول G.D.H. Cole وممفورد وجديز وسيدنى و ب والفابيين · واذا كانت الاقليمية هى اشتراكية المكان ، فان العاصمية والتركيز ـ اللا اقليمية irregionalism كما سماها ممفورد ـ هى تماما الراسمالية والاقطاع المكانى ، الذى فيه تحتكر مساحة قليلة أو رقعة محدودة اكبر قدر من ثمرات الحضارة ومرفهاتها · وليس من الصدفة كذلك أن انطلاق المركزية العاصمية صحب فترة انفجار الراسمالية فى الدولة الحديثة · ولهذا وصفت اللا اقليمية الصارخة بانها « نظام الطبقات استلقى على الأرض » · أما طغيان العاصمة وامتصاصها لموارد الأقاليم فانه وضع يجعلها كضيعة العاصمة ، ولا يمكن الا ان يذكر بالدولة الاستعمارية بالنسبة لأجزاء امبراطوريتها ـ فقط فى داخل حدود الدولة الموحدة · أى أنه يمكن أن يعد فى جوهره استعمارا داخليا أو وطنيا ، « والامبراطورية الوطنية » ان صح القول تعد بلا شك وصمة أسوا من الاستعمار الخارجى المعروف ·

وقد أدرك ماكيندر بوضوح أن تنظيم الدولة الداخلى ليس له الا طريقان : أما بالطبقات والمصالح فى الدولة ككل ، أى أفقيا ، وهذا هو الأساس الرأسمالى الذى لا يعنى الا الصراع الاجتماعى من ناحيـة وتدهور الأقاليم وانحدارها من ناحية أخرى ؛ واما تنظيم الدولة بالأقاليم ، أى رأسيا ، وهذا هو الأساس الاشتراكى الذى يقطع أسباب وأسس الصراع الطبقى ويبنى أقاليم حية سليمة تأتلف فى نظام فيديرالى يمتاز بديموقراطية المكان ٠ وكما أن الرأسمالية تطالب بترك الأمور تجرى فى أعنتها - دعه يمر «laissez—faire» - وهى السياسة العشوائية التركيزية التى أدت الى تخريب الاقاليم وتضخيم العاصمة ، نجد الاشتراكية تدعو الى تدخل الدولة والضبط الذى يؤدى الى الاقليمية والعدالة المكانية ، تدعو الى التخطيط الاقليمى ٠

نقد الاقليمية

١ - الاقليمية والرجعية ٠ كيف قوبلت الاقليمية ؟ لقد نظر التركيزيون الى الدعوة الاقليمية بتخوف ، وهاجموها على أنها رجعية متعصبة وضيقة الأفق تضاد اتجاه العصر وتمثل رجعة تاريخية ونوعا من الردة السياسية يهدد كيان الدولة الموحدة ٠ ولقد نتهم الاقليمية بالتسرع والتطرف ، ولكن الحقيقة أن الاقليمية ضرورية لأنها تؤكد اتزان الدولة عن طريق التوازن الاقليمى ، وتزيد فى اثراء كيانها عن طريق التنوع والتباين الصحى ٠ وهى بعد لا تهدد الوحدة ، لأن التنوع الاقليمى لا يهدد كيان الدولة بل يزيد اثراءها وغناها بالمواهب والخبرات والانتاج والثقافات ، ويجدد الحياة المحلية مما يقوى الوحدة فى الحقيقة ٠

والاقليمية التى تعارض المركزية العنيفة لا تؤدى الى العدالة الاقليمية بالنسبة للأقاليم فحسب ، ولكنها أيضا رحمة بالعاصمة لأنها تخفف من

أعباء الدولة المركزية التى يشتد عليها الضغط حتى تنوء بالعبء وتفقد كثيرا من كفاءتها ويصبح جهازها غير اقتصادى عاجزا عن وظيفته • وقد شبه الوضع فى ظل المركزية الصارمة بانفجار الشرايين فى الرأس والانيميا والشلل فى الأطراف •

«..apoplexy at the centre and paralysis at the extremities.»

أما الاقليمية فتنقل المسئولية الى حيث تنتمى والى حيث ينبغى ، وأبناء الاقاليم اقدر على تفهم ومعالجة مشاكل اقليمهم أكثر من الحكومة المركزية المتباعدة المنعزلة • ويمكن بذلك للحكومة المركزية أن تتفرغ لوظائفها العامة والخارجية دون أن ترهق بكل التفاصيل الاقليمية والمحلية • ونمو نظام من الحكومة الاقليمية يخلق روحا اقليمية صحية مفيدة ويغذى العزة لا النعرة الاقليمية ، وهذا مبدأ مفيد جدا فى السلم وفى الحرب ، لأن العدالة الاقليمية تضمن السلامة القومية وتتفق مع مبادىء الدفاع القومى حيث أنها تتفادى تركيز ثروة وقوة الدولة فى نقطة واحدة أو اقليم واحد ، اذا أصيب أو سقط فى الحرب غرقت معه الدولة برمتها • لكل هذا لا يمكن للاقليمية أن تهدد الوحدة القومية •

٢ ـ الاقليمية والمستقبلية • هل هى بعد هذا لا تتفق مع اتجاه العصر ؟ يقول التركيزيون : اذا كان الاتجاه الى العاصمية الضخمة والمركزية هو اتجاها عالميا كما نرى فى الواقع ، أفلا يكون هذا دليلا على أنه اتجاه طبيعى تلقائى ؟ ألا تكون الاقليمية بذلك حركة اصطناعية مفروضة وضد التطور ؟ الواقع أن تطور حركة المجتمع واطار تفاعله المكانى قد اتجه من الضيق الى الاتساع ، وذلك مع تطور المواصلات ووسائل النقل الى أبعاد أوسع ، من المحلية localism الى الاقليمية • فبعد أن كانت وحدة المجتمع الوسيط هى المحلية الضيقة ، أصبح الاقليم الكبير هو أساس الحياة الحديثة ، واحتل نفس المكانة التى كانت تحتلها المحلية فى الماضى • فهل سيطرد التطور من

الاقليم الى الدولة ؟ ان تطور المواصلات مستمر متصل • وكما أن السكة الحديدية والتليفون خلقت الاقليم بعد وفوق المحلية ، فكذلك الاختراعات الأحدث كالطيارة والراديو آخذة فى هدوء فى تنظيم الأمة كلها كوحدة مجتمعيه وظيفية ، وتحويل الأمة كلها الى مجتمع و حد كما أن تنميط السلع مع الانتاج الضخم والمحلات المسلسلة chain-stores ذات مئات الفروع فى كل أنحاء الدولة ، والاذاعة المعدية السارية ـ كل هذا بدأ يخلق تجانسا بين الأقاليم ويلاشى كثيرا من الفروق بينها ويزيد التفاعل والتعامل بينها • أى أن كل الأقاليم بدأت تنصهر فى اقليم واحد اكبر هو الدولة أو الأمة • فهل بهذا تصبح الاقليمية والاقليم « موضة » قديمة قاصرة ؟ ما الذى يمنع من ان تصبح الدولة كلها اقليما واحدا ضخما يدور حول العاصمة الوطنية مع تزايد تطور وسائل الحركة والاتصال وانكماش المسافة ؟ ألا يدل تضخم ومركزية العواصم حاليا على ان هذا الاتجاه قد بدأ بالفعل ؟ •

نظريا ، يبدو هذا منطق التطور حيث أن العامل المحدد لحجم وحدات الحياة الجماعية كان قصور وسائل المواصلات ، وهو قد استبعد الآن • ولكن فى الواقع أنه وقد استبعد هذا العامل الميكانيكى ، فقد بدأ يحل محله عامل محدد جديد ، العامل البشرى العضوى ، عامل اليسر فى التعامل والحركة للانسان العادى • فان الدولة كاقليم واحد ، كضاحية شاسعة للعاصمة ، تمثل كوحدة لحياة المجتمع أبعادا أضخم بكثير من المقياس البشرى بحدوده وقصوره المادى • وستظل وحدة الحياة البشرية والتفاعل والتعامل الجماعى هى الاقليم ـ الا فى الدول الصغيرة المساحة جدا حيث لا شك تعيش الدولة برمتها كاقليم وحيد نواته العاصمة الوطنية • وفيما عدا هذا فسيظل أساس الحياة اقليميا ، وتنظيم الدولة اقليميا لا عاصميا • ولهذا لن تصبح الاقليمية نظرية بالية جمودية ، ولن يصبح الاقليم أبدا اطارا

مبتسرا مفتعلا أو « قفصا حديديا Procrustean bed » بالنسبة لتنظيم المجتمع الحديث ٠

تطبيق الاقليمية

١ ـ أسس التقسيم الاقليمى ٠ هكذا اتضح أن الاقليمية ، بدل أن تكون رجعية ، هى انما « تنتمى الى المستقبل وستكون عمل الأجيال المقبلة » كما يقول ممفورد ٠ ولم يعد الأساس الاقليمى للحياة صورة أو تجريدا جغرافيا ، بل حقيقة واقعة لابد أن نحسن فهمها بالدراسة ٠ ولم يعد الاهتمام بها أكاديميا أو قاصرا على الجغرافيين والاقتصاديين والسياسيين ، بل أصبحت موضوع الساعة الذى يشغل المواطن العادى والصحفى الخ ٠ بل لقد أصبحت الاقليمية والاقليم من الكلمات المثيرة العالقة catchwords التى أسرف فى استعمالها ، كما أصبح التخطيط « حمى » ملتهبة ٠ وقد ظهر الاهتمام بتطبيق الاقليمية فى الحياة الواقعية ، سواء عن وعى أو تلقائيا spontaneous regionalism ، فى مجالات متعددة تشمل كل مظاهر الحياة القومية تقريبا ٠ وان الاهتمام الذى يوليه الجمهور العادى ـ غير الجغرافى ـ لفكرة الاقليمية لدليل تلقائى على ضرورة ماسة فى تركيب وتنظيم المجتمع الحديث ٠

فان الحركة الشديدة والتعقيد الذى يميز المجتمع الحديث كان معناه الحاجة الى تقسيم جديد لكل مظاهر الحياة القومية وأغراضها المختلفة ، كتخطيط المدن والقرى والأقاليم ، تنمية الموارد ، نظم الحكم المحلى والادارة ، جمع الاحصاءات والمعلومات ، الخدمات العامة كالصحة والاسكان والمواصلات والبريد والقوى وتوزيع الصناعة ، استغلال الأرض ، المرافق العامة والمياه والمجارى ، الأمن العام ، والرفاهية ، المالية العامة ، الخدمات القضائية والقانونية ٠٠٠ الخ ٠ وربما أمكن أن نحدد هذه المجالات فى اربع

فئات : الادارة أو الحكم المحلى ، الخدمات العامة ، الأعمال الحرة ، التخطيط الاقليمى • ففى كل هذه المجالات والأغراض لا يمكن التشريع والتنفيذ للدولة ككل واحد ، ولا بد من تقسيم الدولة الى وحدات مختلفة صالحة للتطبيق ـ لابد من عملية « أقلمة regionalisation » • وبوجه عام تعتمد أغلب هذه التقسيمات بصورة أو بأخرى على وحدات التقسيم الادارى الخاصة بالحكم المحلى • ومن هنا كان للتقسيم الادارى أهمية مضاعفة •

ولكن التقسيم الادارى وغيره من التقسيمات الموجودة هى غالبا ارث ماض طويل انتهى • وسواء كانت هذه التقسيمات الاقليمية تتفق مع ظروف الماضى او لا تتفق ـ والحالة الأخيرة هى الأغلب ـ فانها على أى حال لم تعد تصلح كاطارات لحقائق الحياة الحديثة وعصر السيارة واطارات الجغرافيا الاجتماعية المعاصرة • فمسافة الخلف اليوم كبيرة جدا بين الأقسام الادارية من ناحية ، والأقاليم الاجتماعية أو التجمعات الاقتصادية والاجتماعية الحية الراهنة من ناحية اخرى • وهذا يقال كذلك عن أية تقاسيم اقليمية اخرى تعتمد مباشرة او غير مباشرة على التقسيم الادارى • والكل يشعر بأن الوحدات القديمة اصبحت أصغر مما يتطلبه النشاط الحديث الذى اتسع مجال مصالحه وحركته اليومية ، وانها لذلك تعوق مصالح ووظائف المجتمع •

ولهذا يطالب الكثيرون باحلال وحدات جديدة محل الوحدات الادارية الحالية ، وحدات ادارية « طبيعية » . اى حية فى الطبيعة ولها كيان ثابت كاقاليم تلقائية تنبثق من نفسها فى النسيج الجغرافى الطبيعى لمصالح المجتمع وتمثل الجوانب الجغرافية لحياة المجتمع الحديث الاقتصادية والاجتماعية وتنظيم حياتنا القومية • ففى كل مجالات حياة المجتمع وأقلمتها ، أى تقسيمها اقليميا regionalisation ، مطلوب وحدة « متوسطة »

الحجم والرتبة بين الناحية أو المحلية وبين الدولة : فلاتكون كالوحدة المحلية صغيرة جدا بحيث ينقصها التنوع ولا يمكنها أن تخطط أو تشرع ، بل تكون كبيرة الحجم بحيث تتعدد مواردها ومواهبها ، ويمكنها ان تقف ازاء الوحدات الاخرى وازاء العاصمة القومية · لكنها كذلك يجب الا تكون ، كالدولة المركزية البيروقراطية ، كبيرة جدا لدرجة تحطم العلاقات الشخصية أو ترفع تكاليف الادارة وتقلل كفاءة التوزيع والاتصال · وبوجه عام يحسن أن تكون كل هذه الوحدات متكافئة فى الحجم بقدر الامكان · وفى انجلترا تنبأ جديس مبكرا بنمو الاقليمية على مستوى أعلى من الكونتية وأقل من الدولة ·

ولكن المسألة ليست مجرد تقسيم أو تقليم regionalisation على أساس حجم أنسب فحسب · بل المطلوب أن تتفق هذه الوحدات الجديدة مع حقائق الحياة المجتمعية الحديثة ، وتنبثق تلقائيا من مجموع علاقاته وحركاته وارتباطاته ، فلا تعبأ بالتقاسيم الادارية الراهنة بل تتعداها وتقطعها الى أن تضم وحدات كاملة من الشعور الاجتماعى وتمثل باختصار مناطق من « الحياة المشتركة areas of common life » أو اقاليم مجتمعية حية فعالة community regions · وهذا يعنى فى الحقيقة أن تكون مناطق حياة وتفاعل بشرى ذى ضغط عال ، يجمعها فى وحدة اقتصادية ومالية تاريخ وولاء محلى موحد ، وذلك فى اطارات جغرافية واضحة الحدود بقدر الامكان · فالهدف المطلوب هو وحدات جغرافية تعد فى واقعها وحدات اجتماعية متجانسة · والاطارات الجديدة المطلوبة ليست مجرد رقع من الأرض محددة بصورة أو بأخرى ، وانما هى الاطارات التى تضم « الأقاليم » التى تهم ، الأقاليم الفعالة على اساس أن الاقليم هو اتحاد جغرافى للعلائق المكانية والبشرية ·

والتجانس المقصود هو فى وعى الجماعة ، وفى تنظيمها واعتمادها

على بعضها البعض اذا ما قورنت بالاقاليم الأخرى ، لأن هدفنا هو أقاليم وحدة المصالح المشتركة والشعور المشترك والحياة العامة . فالاقليم ينبغى أن يشمل مثلا قطاعا طبقيا كاملا لا يفصل كل طبقة عن الأخرى . كما ينبغى أن يشمل قدرا من التنوع فى الانتاج والموارد . وكل هذه الفروق الداخلية هى فى التركيب ، وهى مادامت محدودة معقولة فانها تؤدى الى الترابط والتكامل الوظيفى الذى يعطى للاقليم تجانسه فى المصالح والشعور . بمعنى آخر ان المقصود هو التجانس الوظيفى لا التركيبى . وهذا يقال بالمثل عن الوراء الجغرافى للاقليم : فليس شرطا أن يكون « الاناء » الجغرافى متجانسا تماما أو متفقا تماما فى حدوده مع حدود الحقائق البشرية وحقائق المجتمع فان الحتم البيئى اذا أمكن فى أنواع أخرى من الأقاليم فهو غير ممكن هنا لأنها أقاليم وظيفية لا تركيبية .

الأقاليم التى نريدها موجودة اذن فى الواقع وهى أصيلة فى تركيب المجتمع الحديث . والمطلوب منا لا يزيد عن أن نتعرف عليها بالضبط ، ثم نخضع لها تقنيننا وتخطيطنا وادارتنا الواعية لكل مظاهر حياتنا المجتمعية بحيث يتفق الضبط والتوجيه والتنظيم معها ولا يعارضها أو يمزقها . ولهذا يصبح السؤال هو : كيف نقيس هذه الأقاليم الواقعية ونحددها لنتخذ منها الاطارات الصالحة لتنظيم حياة المجتمع ومصالح الدولة ؟ ان الأسس الضرورية لاستتراء هذه الأقاليم هى مركب متعدد ومختلف من الظاهرات ، ولكنها كلها تهتم بمبدأ الترابط أو التجانس الوظيفى . ويمكن أن نحصر منها : مناطق الزراعة والصناعة أو اقاليم الحرف بوجه عام ؛ مدى حدة التفاعل والتبادل الاقتصادى فى السلع فى الاقليم أى التجارة ومعدلاتها وأنماطها علاقات البنوك وعمليات التسليف » والتوجيه المدنى » كمقياس للعلاقات الاقتصادية ؛ المواصلات والنقل فى السلع أو الأشخاص وكثافاتها وأبعادها

وأنماطها أى الحركة mobility فى الاقليم وهى من أهم مقاييس أقـــاليم العلاقات الوظيفية ، العنـاصر الحضارية كالروابط الدينية المشتركة والعادات والتقاليد المتشابهة ومستويات المعيشة والخبرات والمثـل والمعارف المشتركة ، وكلهـا مقاييس للتجانس الاقـليمى فى الحضارة والانقسـام أو الالتئـــام السياسى ٠٠٠ الخ ٠

٢ ـ أصحاب التقسيم الاقليمى ٠ وسنرى مما سـبق أن عملية الأقلمة أو التقسيمات الاقليمية لأغراض الحيـاة المختلفة هى عملية تسـتمد مادتها الخام من نفس المواد التى يتعامل فيها الجغرافى الاقـليمى يوميا فى دراسته ٠ فهو يقـوم بعمـلية تركيب جـامع لكل عنـاصر المكان الطبيعية والبشرية فى اطارات وأنماط محددة ٠ ولهذا فان الاقليمية الادارية هى الترجمـة التطبيقية الهادفة للجغرافيا الاقليمية ٠ والواقع أن دراسة اقليم المدينة والاقليمية قـد اقتربت كثيرا بجغرافية المدن من الجغرافيا الاقليمية ٠ كما أن الاهتمام بحركة الاقليمية قد أعاد تأكيد أهمية الجغرافيا الاقليمية النظـرية كنقطة البـداية الأساسية لمحاولات أقلمة مظاهر حياة المجتمـع ، كما انه « ايقظ الجغرافيا من سباتها العميق ونفث الحياة فى عظامها النخرة » كمـا يقول الأستاذ جلبرت ٠

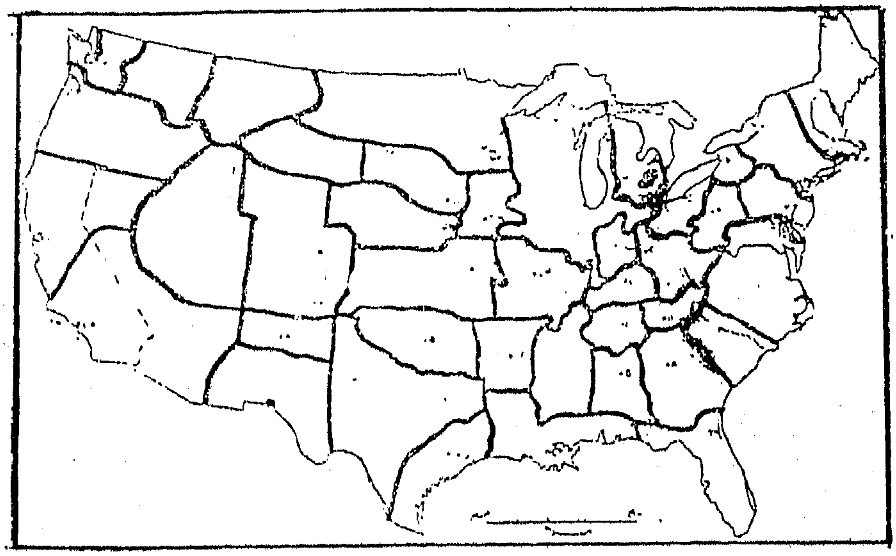
ولكن عملية الأقلمة والتقسـيم الاقليمى لجـوانب حيـاة المجتمـــع ومصالحه ـ كما يضـيف جلبرت أيضـا ـ كانت تتم فى الماضى ، وحتى الآن غالبا ، على أيـدى الرجال العمليين من الساسة والاداريين ، لانهم فى تناول مشاكلهم واختصاصاتهم كانوا يجابهون بحاجة ملحة الى تقسيمنا اقليميـا ، فكانوا يقومون بهذه العملية كهواة لا كمحترفين ٠ فهم انما انتـــدبوا بهذه المهمة من قبيل الاسعاف الشخصى ٠ ولكن محاولاتهم كانت مبنية غـالبا على معرفة ناقصة مبتورة ، ونظريات متسرعة فجة او خاطئـة ٠ ولهذا أصـبح ضروريا أن تتقدم الجغرافيـا لتتولى التبعـة التطبيقية لدراساتها النظـرية ٠

وفى هذا يمكن للجغرافيين أن يؤدوا عملا جليلا بالتعاون مع رجال الادارة والسياسة ٠

ولا شك أن من أول ماوجه بصورة ما الى هذا تأثير تعاليم لى بليى Le Play ومدرسته ، وامتدادها فى حركة « المسح الاقليمى regional survey » فى انجلترا على يد جديس وبرانفورد وأبركرمبى ٠ ولكن سيظل عمل فوست الريادى Provinces of England علامة وعلما فردا فى طريق الاقليمية ، ففيه أول محاولة مستفيضة لتقسيم انجلترا الى أقاليم سياسية أو ادارية جديدة على أسس جغرافية واضحة لتتفق مع حقائق الحياة الطبيعية والمجتمعية ٠ وقد سار فى نفس الطريق من بعد فوست جغرافيون مثل ايفاتيلور وجلبرت وديكنسون ، وغير جغرافيين مثل كول ٠ وفى فرنسا كان لابلاش أول من وجه الجغرافيا الى الاقليمية ، فكان أول من قسم فرنسا الى وحدات طبيعية ورأى انها لاتستخدم للادارة بينما ينبغى لها ذلك ٠ وفى أمريكا انتشرت حركة الاقليمية المتروبوليتانية metropolitan regionalism التى تستهدف وضع اطارات رسمية جديدة تنبثق من واقع مناطق نفوذ المدن العظمى ٠

وللأسف لم يستخدم الاداريون بعد نتائج وأعمال الجغرافيين عامة ، ولكن فى حالات معينة بدأت الحكومات تاخذ بنتائج وخطط الجغرافيين فى تعديل التقسيم الادارى أو التخطيطى ٠٠ الخ ٠ ففى البرتغال مثلا يرأس استاذ الجغرافيا لجنة التقسيم الادارى للدولة ٠ ولكن مجال المساهمة مازال محدودا ٠

٣ ـ أغراض التقسيم الاقليمى ٠ تلك هى الأسس والشروط العامة اللازمة فى أى من عمليات «الاقلمة» فى أى من مجالاتالحياة القومية الحديثة٠ ولكن هناك الى جانبها أسسا وشروطا خاصة لابد من مراعاتها فى كل غرض



شكل ٣٥ ـ مناطق نفوذ المدن المتروبوليتانية على اساس توزيع الصحف فى الولايات المتحدة (عن ماكنزى)

على حدة . فالسؤال الأول يقول كول هو « نخطط لماذا » ؟ فالمنطق والتجربة توضح أن التقسيم الاقليمى لأغراض الدفاع المدنى مثلا يختلف عنه لأغراض السكان أو المجارى أو توزيع البريد ... الخ . ولقد كان عدم وضوح هذه الحقيقة الأولى من أن الاقليمية أشياء لا شىء واحد هو السبب فى اضطراب الفكرة وغموضها فى الأذهان طويلا . فرغم أن من المستحسن أن تتفق أقاليم كل غرض مع أقاليم الأغراض الأخرى بقدر الامكان، فان هذا ليس ممكنا دائما ولا هو مفيد ، لأن من التعسف أن نفرض حدود ومجالات نوع من النشاط على نوع آخر قد يختلف فى طبيعته واحتياجاته .

لهذا فهناك لكل غرض طاقم كامل خاص من الاقاليم . وقد تتفق حدود هذه التقسيمات اتفاقا جوهريا لاسيما حول المدن الكبرى ، ولكن هذا يكون أمرا تلقائيا منبثقا من طبيعة الاغراض المعنية . فليس المطلوب اذن طاقم واحد من التقسيمات والاقاليم مهما كانت كبيرة وشاملة . بل المطلوب

مجموعة كاملة من الأقاليم والتقاسيم للأغراض المختلفة . ليس هنـاك تقسيم واحد للبلد صالح لكل الاغراض .

ولكن اذ كنا قد قبلنا أن يكون لكل غرض تخطيطى أو تقسيمى أقاليمه الخاصة ، فمن المتفق عليه أن من الضرورى أن يوجد طاقم ثابت من الوحدات المساحية الصغرى التى تبنى منها أقـاليم الاغراض المختلفة ، فتكون بمثابة قوالب الطوب الموحدة التى تؤلف توليفاتها وتجميعاتها المختلفة أبنية مختلفة . وهذه الوحدات الصغرى الثابتة هى عادة الأقسام الادارية الصغرى التى تخدم أغراض الحكم المحلى . ونستطيع بعد هذا أن نحـدد من الأغراض الخاصة فى عمليـات الأقلمـة مجـالات ثـلاثة : الادارة والحـكم المحلى ، التخطيط الاقليمى ، الأعمال الحرة والخدمات العامة .

(أ) الادارة والحكم المحلى . عرفنا الأهمية القصوى للتقسيم الادارى باعتباره أساسا تبنى عليه كثير من اقاليم الأغراض الأخـرى . والواقع أنـه أهم جوانب قضية الاقليمية ، وكان أول مبرراتها . وهناك نظريتان فى هذا الصـدد . الأولى أن الأقســام أو الأقـاليم الادارية هى ، كوحـدات ، شىء مفروض فرضا على تركيب المجتمـع ، وبحدود اصطناعية ، ولكنهـا تؤدى أغراضها . الثانية أن الاقليم الادارى اصيل فى تركيب المجتمع ، وأنه منطقـة من الارتباط البشرى الانبثاقى ، نعـلم بوجودها ، وان صعب تحديدها .

ولا شك أن النظرية الأولى غير العضوية لم تعـد صالحة ، فالاقـليم الادارى المثالى على أى مستوى هو الذى يمتـاز بأكبر عـدد من المصالح المشتركة والذى يتفق مع حقائق الحياة البشرية لا الذى يتعامد عليها ويمزقها . واتساع نطاق حركة السكان اليومية بسبب المواصـلات الحـديثة جعـل من الضرورى توسيع الوحدات القـديمة واخضاعها لأنماط وتجمعـات السكان ومصالحهم . اذ ليس هناك مبـدأ مقـرر فى التنظيم السياسى كمبدأ اتفاق مناطق الادارة مع أقاليم الحركة اليومية .

وقد تنبأ ولز مبكرا بأن كل تقسيماتنا الادارية ستصبح بالية مع « الغاء » المسافة والمكان · كذلك تميزت التقسيمات الادارية القديمة بالفصل الصارم بين المدن والريف ، فالمدينة تمثل وحدة ادارية مستقلة (داخل الكردون) ، بينما الريف المحيط يمثل وحدة أخرى · وهذه الثنائية الزائفة أصبحت خطأ كبيرا بعد ان أصبح عدد كبير يسكن الريف ويعمل فى المدينة ، كما أن نمو المدينة بجميع أجهزتها يتم أخيرا فى الريف المجاور · لهذا لابد من توسيع مناطق الحكم المحلى وتكامل المدن والريف اداريا ·

كذلك ينبغى أن نميز بين اللامركزية فى الحكومة القومية وبين اعادة تنظيم وتنمية الحكم المحلى فى وحدات اكبر · فللغرض الأول قد تصلح الأقاليم والتقسيمات الكبرى ، أما للثانى فالوحدات الصغرى مطلوبة لحسن أداء العمل فى الادارة المحلية ، ويجب أن تسود فيها درجة عالية من الشعور والمصلحة المشتركة بين المواطنين · أى ان المطلوب نوعان من الوحدات والأقاليم : وحدات على المستوى الكبير للامركزية ، وعلى المستوى الصغير للحكم المحلى ·

وقد لخص فوست أسس التقسيم الادارى للمقاطعات فى ستة هى :

١ – ينبغى ألا تتدخل الحدود فى حركة السكان ونشاطهم اليومى ، فلا تفصل بين مكان العمل والسكن وتعطل بذلك نمو ولاء محلى مفيد · لهذا ينبغى أن تتبع خطوط أو مناطق تخلخل السكان لاتكاثفهم ·

٢ – ينبغى أن يكون لكل مقاطعة عاصمة حاسمة تكون مركزا للحياة الاقليمية ، كما ينبغى أن تتوسطها ليسهل الوصول اليها من كل أجزاء المقاطعة ·

٣ – ينبغى لأصغر مقاطعة أن تكون من الحجم بحيث تبرر الحكم الذاتى ،

فيجب أن تشمل من الموارد والامكانيات والخبرات ما فيه الكفاية · وهذا الحجم يختلف طبعا بحسب حجم سكان الدولة ·

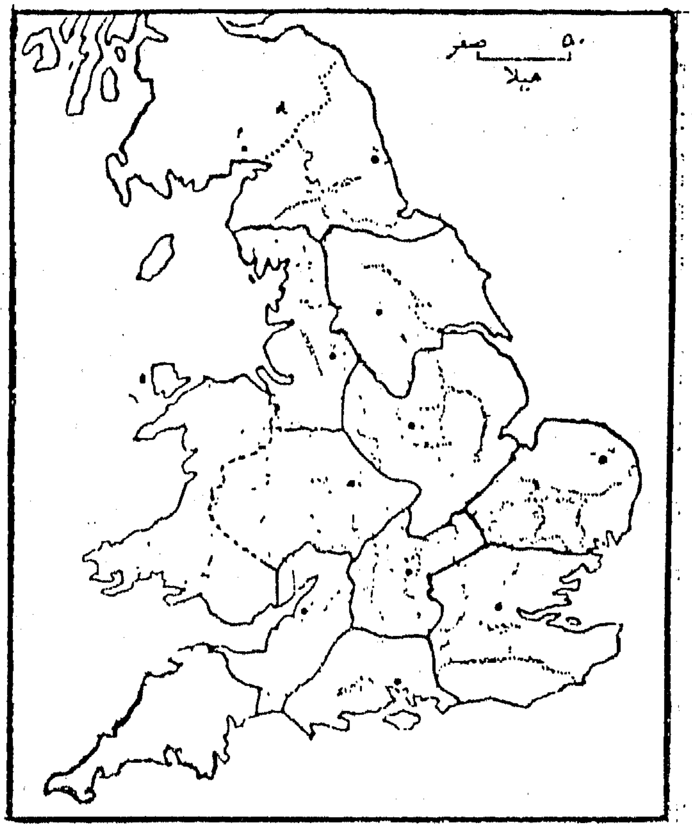
٤ ـ لا ينبغي لأى مقاطعة أن تكون من الضخامة فى عدد سكانها بحيث تسيطر على الاتحاد ·

٥ ـ ينبغي للحدود أن تتبع خطوط تقسيم المياه لا مجارى الأنهار ولا يجوز أن تقطع الأودية · وحيث السطح مستو ينبغي على الأقل ألا تتعرج الحدود بلاداع أو بتعقيد ·

٦ ـ ينبغي للتقسيم أن يحترم الولاءات والتقاليد المحلية ·

(ب) التخطيط الاقليمى · التخطيط هو تطبيق أحسن الطرق العلمية لتحقيق أحسن استغلال للموارد الطبيعية والبشرية · فالتخطيط علاج ، ولابد بذلك من أن يسبقه التشريح · ولا يمكنه الا أن يعتبر التركيب المكانى أو الجغرافى الأصيل للمجتمع لكى يحقق أغراضه · وقد استعملت كلمة التخطيط الاقليمى فى أكثر من معنى ، اهمها تخطيط المدن الاقليمى ، وتخطيط الموارد ·

تخطيط المدن الاقليمى ، أولا ، قصد به أساس التخطيط الطبيعى physical planning للمدن والقرى ، ثم وسع ليعنى توسيع تخطيط المدن فى اقاليمها حتى سمى فى فرنسا مثلا بالاقليمية المدنية régionalisme urbaine · وفى انجلترا ربما كان هذا هو اشيع معنى للتخطيط الاقليمى ، حيث بدأت أول محاولة لتحديد اقاليم تخطيط مدن بتجميع مجموعات متجاورة كيفما اتفق من الوحدات الادارية الصغرى بقصد اتمام تخطيط مدن مفردة بدل الوقوف عند حدودها الشكلية المباشرة ·



شكل ٣٦ ـ اقاليم فوست المقترحة لانجلترا وويلز

فقد ظهرت بعد الحرب الكبرى الأولى حركة تخطيط المدن الاقليمى regional town planning ، وبها تتفق كل مجموعة متجاورة من الوحدات الادارية الصغرى فيما بينها وبصورة غير رسمية على تنسيق أعمال تخطيط مدنها مادامت مترابطة . وكانت هذه الوحدات المجمعة وحدات اصطناعية عشوائية بحتة . فهى وان كانت أكبر من الوحدات الرسمية التى تعجز عن التخطيط الفعال لصغرها ، الا أنها غالبا تظل أصغر من أن تكون وحدة اقليمية صالحة ، كما أنها تقطع أحيانا عبر مناطق مترابطة جدا ، ولا تضم « أقاليم مشاكل » كاملة . كذلك كانت الغيرة على الحدود والاستقلال الادارى سببا فى عدم ضمها نهائيا معا مما يعرقل تخطيط نمو المدن .

فهذه الطريقة اذن قاصرة وضرورة لحظية ، ولكنها تدل على ضرورة ايجاد اطارات حقيقية دائمة صالحة لأغراضها . وقد تحقق تخطيط المدن الاقليمى بشكل فعال فى حالة الرور ، حيث أنشىء « اتحاد التخطيط الاقليمى للرور » فى ١٩٢١ ، يشمل نفوذه التشريعى كل المنطقة المترابطة طبيعيا وبشريا ويعالج كل العناصر المتشابكة مثل نمو المدن وتوزيع الصناعة والمواصلات والقنوات ... الخ .

تخطيط الموارد resources planning ، ثانيا ، هو المعنى الاعم للتخطيط الاقليمى . فهناك الحاجة أيضا الى تحديد الوحدات الطبيعية المتجانسة الكبرى فى الدولة لتخدم كاطار لتنمية الموارد القومية فى المدى الطويل وللتخطيط الطبيعى والاقتصادى . ومثل هذا الاقليم هو الهدف النهائى للتخطيط الاقليمى . ولقد برز بقوة فى ألمانيا والولايات المتحدة منذ عقدين ، وفى انجلترا بعد الحرب الأخيرة .

والهدف فى كل الحالات هو تحديد عدة أقسام محددة فى كل البلد ، أكبر من الوحدات المحلية القائمة ولكن على أساسها ، لأن تلك الوحدات المحلية أصغر جدا من أن ترتبط بحقائق الحياة الحديثة وحاجاتها وبالتخطيط الواسع المدى على النطاق القومى · وبالنسبة للمخطط العملى ينبغى أن يكون الاقليم وسيلة لابقاء المشاكل والوظائف التخطيطية فى حدود وأبعاد معقولة يمكن تناولها · فالوطن القومى أكبر جدا وأكثر تنافرا من أن يمكن النظر اليه نظرة واحدة · فالدولة لا تصلح كوحدة · والمخطط محتاج الى وحدة أقل من الأمة sub-national ، وأكبر من التقاسيم والوحدات المحلية القائمة · فمن أكبر مشاكل المخطط أن يوجد لنفسه وحدة تشريع أو مجال واطار تنفيذ · ومثل هذه الوحدة يجب أن تكون منطقة متجانسة طبيعيا واقتصاديا الى حد كبير ، وكذلك فى الرأى العام ·

وهناك مبدأ ايكولوجى هام وهو أنه فى منطقة متجانسة الموارد ينمو عادة تجانس اقتصادى اجتماعى ، وهذا أساس أقلمة الدولة · بل ان هذا ليحدث بالفعل تلقائيا كما تدل الأسماء الاقليمية المتوطنة — مثل « الغرب الأوسط » « والجنوب العميق » ·· الخ فى الولايات المتحدة — وتمتاز عادة بأنها سهلة التحديد ، كما تعبر عن ولاء أو وعى اقليمى يجب أن يعيه ويعتبره المخطط الاقليمى ، فيتخذها اطارات مرنة للامركزية التخطيط القومى · « فاقليم التخطيط » المثالى ينبغى أن يكون ملموما ، متلاصقا ، متجانسا ، يمثل وحدة وعلاقة تماسك عضوية ، ويشمل مجموعة كبيرة من الموارد أى وحدة اقتصادية طبيعية ، ويضم « مناطق مشاكل » كاملة لا جزئية ، وأن يمتاز بنمط حضارى ويتبع الوعى والمشاعر الاقليمية ، أى يكون له شخصية اقليمية كتلك الشخصيات التى تعبر عنها الأسماء الاقليمية المتوطنة · ومحك التجانس فى تحديد الأقاليم لأى غرض هو نهائيا سلوك الناس ، فلا بد أن نبحث عن

التشابهات فى عادات الحياة ومستويات المعيشة والمثل والخبرات والمهارات فى حل المشاكل الاقتصادية ٠

ولكن التخطيط الاقليمى للموارد يتعرض لعناصر مختلفة جدا تشمل استغلال الأرض الزراعية ، السكان ، اعادة الاسكان ، المياه ، الصرف والرى ، الملاحة ، النقل ، التشجير ، صيانة المصايد ، الصناعة والقوى ، الاصلاح الاجتماعى والاقتصادى ٠٠ الخ ٠ فهل ستتفق حدود التقسيم الاقليمى لكل هذه الأغراض ؟ الرد هو أنه لن يمكن تحديد الأقاليم قبل التخطيط ، لأن كل غرض سيحتاج الى أقاليم خاصة ٠ والحل هو أن نحدد تلك الأقاليم المتجانسة طبيعيا وبشريا والتى يوجد فيها تجمع كبير من الموارد التى تتفق مع شعور ووعى اقليمى متبلور ، فنقيم فيها مراكز هيئات التخطيط التى ستتركز فيها السلطة على الاقليم ، ولكن لا نحدد حدود الاقليم لكل الاغراض التخطيطية ، بل ستختلف هذه الحدود بحسب كل غرض خاص ، ولو انها جميعا سترتكز على عاصمة متوسطة ٠ أى أن الحدود ستكون مرنة ومتعددة بحسب أغراضها ٠

حـ ـ أقاليم الأغراض الخاصة أو العملية practical or ad hoc regionalism ٠ كل البلاد مقسمة الى وحدات اقليمية صغيرة للأغراض المختلفة فى الحياة العملية ٠ ويمكن أن نميز بين مجموعتين : أغراض الخدمات العامة ، والهيئات الحرة الخاصة ٠ فادارات الدولة ومرافقها ومصالحها المختلفة تحتاج الى تقسيم الدولة الى اقاليم صالحة للعمل ولأغراضها المتباينة مثل الاذاعة والاحصاء وجمع التعدادات ، وتوزيع البريد ، والعمل ، والرى والدفاع المدنى ، وتنظيم الصناعات ، والزراعة ، وتسجيل الاحصائيات الحيوية ، والضرائب ٠٠٠ الخ ٠ وأما الثانية فان كل

المؤسسات الخاصة أو الشركات والهيئات التجارية التى لها نشاط قومى وتوزيع يغطى الأمة ، تلجأ الى « أقلمة » نشاطها فتقسم الدولة لأغراضها الى وحدات وأقاليم • ويلاحظ أن رجال الأعمال والمؤسسات الاقتصادية كانوا أسرع من رجال الحكم الى الاعتراف بدور الاقليمية ، فالبنوك والناشرون والمحلات التجارية والموزعون ••• الخ تتم على أسس أقليمية • ولاشك أن السبب فى تخلف الادارة بالنسبة الى الشركات هو أن التغيير السياسى أصعب وأبطأ من التغيير الاقتصادى •

وعموما فكل هذه التقسيمات العملية ضرورية لضمان كفاءة العمل واقتصاديته • ويجب أن تكون الوحدات متوسطة الحجم فان شدة اتساعها تضعف الضبط والتنظيم ، وشدة صغرها تجعلها تتكلف كثيرا فى ادارتها • وكثير من الشركات تحدد اقليمها بحسب كثافة السكان أحيانا ، وأحيانا بحسب قوة موظفيها ، وأحيانا بكمية الطلب أو المواصلات ••• الخ • وغالبا تعتمد هذه المصالح والهيئات فى تحديد أقاليمها الخاصة على شبكة الاقسام الادارية الصغرى (الادارة والحكم المحلى) ولكن هذه التقاسيم تختلف عن بعضها البعض ، أحيانا اختلافا جذريا • وكثيرا ما توجد فيها أخطاء وحماقات كثيرة • ولكنها كثيرا ما تتفق الى حد أو آخر ولا سيما حول المدن الكبيرة •

وفى مثل هذه التقسيمات لا يمكن المطالبة بفرض نمط واحد صارم عليها جميعا ، لأنها تخدم أغراضا مختلفة ، ولكن حيثما أمكن ذلك يحسن اشتراكها فى الحدود والرقعة ، او فى الرقعة مع تعديل الحدود التعديل اللازم لكل غرض • وهذا التوحيد فى أعمال الأقلمه العملية يساعد فى أغراضها الخاصة وفى اغراض التخطيط والتنظيم العامة • كما انه يساعد على تبلور الروح الاقليمية الصحيحة • فمثلا لا معنى لأن تكون للنواحى فى

مصر حدود مالية ، وأخرى صحية ، وثالثة « للضبط والربط » (الادارة) ، وتخرج الاحصائيات مثلا من ثلاث فئات مما يفقدها قيمتها فى المقارنة ويضاعف الجهد بلا جدوى · فلاشك أن نمط الجغرافيا الادارية للدولة يصبح شديد التعقيد بهذه الصورة ولا بد من تبسيطه ·

الاقليمية والمدن

دور المدينة فى الاقليم

١ ـ المدينة نواة الاقليم · لقد عرضنا حتى الآن للاقليمية فلسفة وتطبيقا بصورة عامة ، ولا بد الآن أن نتساءل عن دور المدينة فيها · من الواضح أن موضوع الاقليمية اكبر وأوسع من اهتمامات جغرافية المدن وحدها · فالاقليمية باعتبارها الفلسفة التطبيقية للجغرافيا عامة هى أكثر اقترابا من الجغرافيا الاقليمية · ولكن الواقع أن اقليم المدينة قد اقترب بجغرافية المدن من الجغرافية الاقليمية اقترابا شديدا من ناحية ، ومن ناحية أخرى فان المدينة تعد محورا « ومسمارا محويا » حيويا وقاسما مشتركا أعظم فى الاقليمية ·

ففى كل محاولات « الاقليمية » التى عرضناها ترتكز وحدات التقسيم على حلة نووية مجمعة ـ مدينة غالبا ـ كنواة وقاعدة للاقليم التنظيمى · فكل خطط التقسيم الادارى والحكم المحلى على كل المستويات تبدأ من حلة نووية ، وكل وحدات التخطيط الاقليمى تدور حول مدينة مركزية مسيطرة ، وكل التقسيمات الاقليمية العملية التى لجأت اليها المؤسسات التجارية وأصحاب الأعمال الحرة أو الهيئات ومصالح الخدمات العامة تتخذ قواعدها المدن ، وخاصة المدن المتروبوليتانية أو العواصم الاقليمية ·

فكل هذه الأقاليم التنظيمية المختلفة تتحلل فى النهـاية فى عناصرها الأولية الى ثلاثة : مساحة أرضية متجانسة من حيث غرضـها ، ونواة مركزية تتوسطها ، وشبكة هيكلية من المواصلات تجمعها · والمطلوب فى هـذه الأقاليم التنظيمية هى أقاليم الدولة الفعالة ، أقاليم الحياة الجمـاعية المشتركة · وهذه الاقاليم قد ترتبط بالوحدات المورفولوجية أو الطبيعية القـديمة ، ولكن ليس من الضرورى ذلك ، كما أنها ليست أبدا الحـدود الادارية الرسمية المبتسرة · انما هى أقاليم التفاعل البشرى الحيـة ، أقاليم وظيفية قبل أن تـكون تركيبية · فأين وكيف نبحث عنها ؟

يرى معظم الكتاب أن نبحث عنها فى اقليم المدينة · فقديما ـ منـذ قـرن تقريبا ـ كانت المدينة وحدها أو القرية وحدها هى وحـدة الحياة المجتمعيـة الواعية · ولكن تطور المواصـلات وتعقد الحضـارة بزيادة تعدد الخـدمات الحديثة جدا أدى الى ضرورة تركيزها تركيزا محـددا فى مراكز كبرى قـرب أو وسط تجمعات السكان العظمى · والى درجـة لم تعرف من قبل اطلاقا ، بدأ سكان المناطق الريفية المحيطة يتطلعون الى المـدن الكبرى ، ويسـعون الى خدماتها سواء بالانتقال اليومى أو الفترى أو بالعلاقات الدائمة معهـا · والآن أكثر من أى وقت مضى أصبحت الحلة الذووية أساس تنظيم المجتمـع : فالريف يتطلع الى القرية ، والقـرى الى المدينة ، والمـدن الى مدينـة أم كبـرى (متروبوليس) ·

هكذا عـلى كل المستويات أصبحت المدينة هى أهم عوامل أقلمة الحياة الحديثة للمجتمع · وهكذا نما وتطور التكامل المدنى للحيـاة الحديثة نمـوا بعيـد المدى ، وزادت جدا سلطة ونفوذ المدن ـ المدن الكبرى خاصة ـ عـلى أقاليمها وعلى حياة الأمة · والمدينة باعتبارها بـؤرة للنشـاط البشرى ولتنظيم خدمة الاقاليم المجاورة وبقوتها اللاحمـة كمركز ، بـدأت تمنح الاقليم المحيط

وحدة وتجانسا فى المصالح والشعور ونمط الحياة ووعى الجماعة وأصبحت هذه الحلات المجمعة الكبرى هى أساس توحيد الأقاليم فى أقاليم فعالة وفى تقسيم المجتمع مكانيا ، أى أصبحت المدينة أساس الأقاليم ، والعامل الأساسى فى تكامل وترابط حياة وتنظيم المجتمع • وبذلك لم تعد القرية أو اقليم القرية أو المدينة وحدها هى وحدة تركيب المجتمع الحقيقية اليوم ، بل اقليم المدينة • بل يرى سميلز أنه فى بلد كبريطانيا يمكن أن نذهب الى حد أن نقترح أن الوحدة الحقيقية الأساسية فى التركيب الجغرافى لحياة المجتمع اليوم هى اقليم المدينة • وفى الولايات المتحدة تلعب « الأقاليم المتروبوليتانية » دورا خطيرا فى تنظيم حياة المجتمع الاقتصادية والاجتماعية •

ولا شك أن اقليم المدينة هو أهم عنصر وقوة منفردة فى تكوين التجمعات الكبرى الأساسية الأصيلة فى المجتمع الحديث ، ولو ان العوامل الطبيعية والتاريخية والحضارية والاقتصادية لها أهميتها • فهو الوحدة الفعالة الفعلية de facto فى تشكيل معظم نواحى النشاط الحديث ، كاطار تلقائى انبثق من نفسه • وكل الدراسات الاجتماعية الحديثة تؤكد اقليم المدينة كالوحدة الحقيقية فى الحياة الحديثة ، وأنه سيبرز أكثر وأكثر كالتجميع الفعال للحياة الاقتصادية والاجتماعية الحقيقية ، وسيكون وحدة النشاط والتخطيط الديمقراطى كما كانت « دولة المدينة » فى الماضى ، وأنه منافس للمقاطعات داخل الدولة ، وينبغى لذلك ان يكون وريثا لها فى التقسيم الادارى الجديد للدولة •

بمعنى آخر ينادى الكثيرون بأن تتخذ أقاليم المدن ، وخاصة المتروبوليتانية ، كأساس التقسيم الاقليمى للدولة لأغراض تنظيم المجتمع وتنضيده سواء فى الادارة والحكم المحلى أو فى التخطيط بأنواعه أو فى الاقتصاد والتجارة والخدمات الاجتماعية • فكان لابلاش من أول من قسم

فرنسا الى وحدات طبيعية ، كل وحدة حول مدينة اقليمية هى بمثابة « العقدة الاقتصادية » noeuds لمنطقتها · ورأى أنها ينبغى أن تستخدم فى التقسيم الادارى · ومن بعده كان بلانشار يدعو الى نفس المبدأ · وفى انجلترا كان فوست سباقا الى تقديم خطته الاقليمية الجديدة التى تبدأ من تحديد العواصم الاقليمية الكبرى لتكون قواعد الأقاليم الجديدة · فكما نسعى الى التعرف على أقاليم « طبيعية » للمجتمع ، ينبغى أن نحدد عواصم « طبيعية » أيضا · وفى الولايات المتحدة نادى البعض باتخاذ الأقاليم المتروبوليتانية وحدات ادارية جديدة بدل الولايات ، كما اقترحوا اتخاذها وحدات تخطيط ، هذا عدا أن الشركات والمؤسسات اتخذتها فعلا وحدات للتعامل والتسويق وتنظيم أعمالها · وباختصار ، فعلى الرغم من الصعوبة العملية فى تحديد اقليم المدينة ، فانه ـ كما يقول شابو ـ يبدو اليوم أكثر أشكال التقسيمات الجغرافية منطقية وتعقلا ·

٢ ـ نواة قاصرة · ومع ذلك فهناك بعض اعتراضات على اقليم المدينة كوحدة تنظيمية أو تخطيطية · فأولا ، لا يوجد فى كل المناطق والبلاد عدد كاف من المدن الكبرى التى يمكن أن تغطى كل رقعة الدولة بمجالات نفوذها ، أى لن يمكن أقلمة كل سطح الأرض بصورة فعالة · وليس هذا الوضع قاصرا على المناطق المتخلفة أو المخلخلة من العالم خارج غرب أوربا وشرق أمريكا والموسميات ، ولكنه يصدق على أجزاء من غرب أوربا نفسها · ففى فرنسا وجد أن المدن الكبرى قليلة ولا تكفى لتحديد أقاليم شاملة على أساسها ، ولزم الاعتماد على المدن المتوسطة والصغيرة رغم عدم كفاءتها تماما · وقد اقترح البعض أنه بدل أن يكون للاقليم أو المقاطعة عاصمة سائدة واحدة ، فلتكن هناك مجموعة من العواصم المتخصصة المختلفة ، فتوجد عاصمة دينية وأخرى ثقافية وأخرى ادارية وتجارية ··

الخ ٠ ثانيا اذا اتخذنا اقليم المدينة وحدة تنظيمية ، فهل نفسر كل الأغراض والوظائف المختلفة فى اطارها الموحد رغم أن الامتـــداد الطبيعى لبعض الأغراض يختلف عن البعض الآخر ؟ ثالثـــا أنه فى أمريكا رفضت الأقاليم المتروبوليتانية فى الدراسات الحديثـة كوحـــدات تخطيط ، لأنها كوحدات اجتماعية ، تعتبر خاصة أو متخصصـة أكثر ممـا ينبغى بالنسـبة للحاجات والجوانب العديدة للتخطيط ٠ فمثلا بالنسبة لأغراض الرى أو الزراعة قد لا يعنى اقليم المدينة كثيرا ٠ ولهـذا يلزم الاعتماد على أسس أخرى غير المدن والمواصلات ـ كمناطق أنواع الزراعة والصناعة ٠٠٠ الخ ٠ وعلى هـــذا فليس اقليم المدينـــة هو الأساس الوحيـــد لكل أنواع الأقلمـــة وان كان من اهمهـــا ٠

أثر الاقليمية على المدن

١ ـ العاصمية والاقليمية ٠ ما مغزى الاقليمية على التركيب المدنى للدولة ؟ ان للاقليمية التى تستهدف العدالة الاقليمية الجغرافية انعكاسات خطيرة على مجتمع المدن فى الدولة . حيث أن المدينـة هى ذلك « المســـمار المحوى » الحيوى فى التنظيم الاقليمى للمجتمع ٠ فلكى نضمن شبكة من القيم والفرص الحضارية « وثمرات الحضارة » المتكافئة بقدر الامكان فى جميـع أجزاء الدولة ، لابد من توزيع أثقـال المدن على مساحة الدولة بعـــدالة ٠ ومعنى هذا شبكة من « العواصم الاقليمية » الطبيعية من حجم كبير معقـول لتكون القواعد الحضارية لاقاليم الدولة المختلفة ٠ وستكون العاصمة القومية بالطبع أكبر حجما ٠ ولكن الذى حدث غالبا أن متروبوليتانية العـــاصمة القومية ، بتحويل كل الأقاليم الى ضاحية لهـا وتركيز كل مكاسبها فيهـا ، سلبت هذه العواصم الاقليمية امكانيات النمو وحطت دورها الى مرتبـــة ضئيلة ٠ وقد كان كثير من هذه المدن الاقليمية عواصم قديمـــة لمقاطعاتها

المستقلة قبل التوحيد ، وجاءت الوحدة كتنزيل لمرتبتها demotion كما حدث في ألمانيا مثلا ٠

وقد أدى ربط الاقاليم بعجلة العاصمة المركزية وتحويلها الى « تروس » اقتصادية لها الى أن هذه الأقاليم فقدت امكانيات اعالة مدينة اقليمية كبيرة ، كما أن هذه المدن الاقليمية فقدت كثيرا من حاجة اقليمها اليها ، كما فقدت هى بدورها القدرة على تقديم هذه الخدمات ، فحرم الاقليم من رأس كبير مفكر ومعبر عن شخصيته ومشاكله وحاجاته ، بعد أن تحول هذا الرأس الى تابع يستمد وحيه وتوجيهه وأفكاره من العاصمة المركزية ٠ وهكذا وقع الاقليم والمدينة الاقليمية معا فى حلقة مفرغة : فلا المدينة قادرة على رفع مستوى الاقليم لضعفها وعجزها المادى وذبولها الحضارى ، ولا الاقليم هو قادر على تقوية مدينته وبعثها نظرا لأن فائضه وطاقاته المادية والبشرية تمتصها العاصمة المركزية الطاغية ، وبذلك يصبح تضخم العاصمة hypertrophy هو ضمور المدن الاقليمية atrophy .

وفى هذا الاطار اللااقليمى يشكل تركيب مدن الدولة نمطا مختلا معوجا يتألف من حجر ضخم أو أكثر monolith تكاد تسحق تحتها عددا كبيرا من الأعمدة الصغرى المتهالكة ، من «تراب المدن poussière de villes» وقد تشبه الصورة أيضا جسما ضئيلا لقزم ينوء بحمل رأس متضخم ٠ وقد يختل التناسب فى حالات لدرجة تصبح معها « العاصمة هى الدولة » أو يكاد ، وتلك وصمة وطنية فى الحقيقة ٠ ودائما يكون مجتمع المدن فى الدولة أبعد ما يكون فى تركيبه عن الشكل الهرمى المدرج المتزن الناضج ، بل يصبح مفلطح القاعدة جدا ، حاد القمة جدا ، مختنقا فى خاصرته ووسطه اختناقا شديدا ٠ بمعنى آخر تعدم الدولة « الطبقة الوسطى » من المدن ، فلا تملك الا مدينة أو اثنتين طاغيتين فى ناحية ، وفى ناحية أخرى

بضع عشرات أو مئات من المدن القزمية · « والطبقة الوسطى » فى مجتمع المدن ــ كما فى مجتمع الأفراد ؟ ــ هى العمود الفقرى للحياة الأقليمية المتزنة الرصينة · ويلاحظ أن شدة التركز وعنف التضخم فى مدينة أو اثنتين فى بعض الدول قد يدل على فقر الدولة حضاريا وتخلفها وعدم قدرتها على تنمية عدد معقول من الأحجام المعقولة ، ومثل هذا الوضع واضح الى حد كبير فى مصر ·

٢ ــ التنمية الاقليمية · والحل الاقليمى الوحيد لهذا الوضع هو بعث المدن الاقليمية وتنميتها · وهذا ، بافتراض ثبات الطاقة المدنية العامة للدولة ، لا يمكن أن يتم الا على حساب المدن المتروبوليتانية المتورمة ، أو على الأقل فى بعض الحالات بتثبيت أحجامها ومنعها من المزيد من النمو · وقد اضطر تقريبا كل من تعرض لدراسة هذه المشكلة الى النص على هذه الضرورة ، أى لا مفر من اعادة توزيع الأثقال المدنية فى الدولة بالتخطيط الاقليمى الرشيد · واذا كانت اعادة توزيع السكان redistribution مبدأ أساسيا فى التخطيط ، فان اعادة توزيع أحجام وأجرام المدن جزء أساسى من هذا المبدأ · وهو مبدأ تكتسب به الحكومة ــ كمخطط الوطن ــ دور جغرافى الدولة الرسمى الذى يرسم لها خريطتها البشرية والعمرانية ويصحح تفاصيلها · ويعنى هذا الدور وضع « سقف » لحجم العاصمة أو المدن المتروبوليتانية من ناحية ، « وأرضية » لحجم المدن والعواصم الاقليمية من الناحية الأخرى · وفى أغلب الحالات يعنى هذا عملية « تصفية liquidation » لحجم العاصمة المرضى ، وغيرها من المدن المتضخمة مما يوصف « بالكبرى » · ... Greater ، مثل Greater Birmingham Greater Manchester ··· فى بريطانيا ·

ولكن يجب ان يكون واضحا أن عملية التصفية هذه لا يقصد بها

تفتيت pulverisation الميجالوبوليس أو كبت حيـاة المدن واذابتهـا disurbanisation ، deurbanisation ، وانمـا يقصـد بهـا اعـادة تشـكيلها reurbanisation . وهى لا يقصـد بهـا كـذلك التبعثر واللامركـزية decentralisation وان كانت هـذه هى الكلمـة المستعملـة عادة فى هذا المجال ، ولكن المقصود هو تدريج المركزية subcentralisation على مقياس متراتب معقول فالعمـلية المطلوبة اعـادة توزيع ، أو كمـا يعبر ممفورد : **توقيـع وظيفى** « functional spotting » . **وهى بناء لاهدم** ، ومن شأنها أن **تخـلق منفعة وقيمـة جـديدة** « place utility » للأحجـام المنقولة بعـد أن كانت أجهزة معتـلة فاسدة فى مواقعهـا القديمة . وبطبيعـة الحال لا ينتظر أن تقـابل المـدن المتضخمة مشروع التخلخل بالقبول ، فكل مجلس بلدى مصاب بجنون الضخـامة ولا ينتظـر منـه أن يشرع لتخفيض بضعة مئات من الآلاف من سكانه . ومثـل هذا القرار لا يمكن الا أن يأتى من السلطة العليا ، من الدولة .

ولنذكر بعـد هذا أن الفنون والتكنولوجيا الحـديثة كالسيارة والكهربا ووسائل المواصلات اللامكانية قد قللت الحاجة الى التجمـع والتركز ، وأنها جعلت كل مكان فى الاقليم مركزا ممكنا لنشاط ما ، وأنهـا أيضا تمكن للتبعثر واللامركزية . والواقع أن التركز العنيف هو خاصـية باليوتكنية أصبحت قديمة ، وأن الفن النيوتكنى الحديث يدعو بطبيعته الى ، ويمـكن ، لنمط جـديد من المدنية الصحية المتكافئة التوزيع ، نمط يسـميه ممفـورد المدنيـة البيوتكنية biotechnic urbanism .

فالذى حدث فى المدن والعاصمة المتضخمة أنها بمركزيتها المتطرفة انمـا نقلت السكان من مدن عضوية صحية متزنة فى الاقاليم ، ليتحولوا فيهـا اما الى ضواحى « الوست انـد » suburbia أو الى عشش « الايست اند » .

وعشش العاصمة هى دليل فقر وافلاس الحياة الاقليمية · بينما ضواحيها دليل فشل حياتها هى كمدينة · فالمدينة الضخمة تلخص كل مساوىء تطرف الحجم والاتساع : فنمو الضواحى بأشكاله المختلفة من شريطى ribbon development ، أو مفتوح open ، أو مبعثر ، كله يأكل الأرض الزراعية ويبددها ، ويمزق ويجدب الحياة الاجتماعية لسكانها ، ويبدد الوقت والجهد والدخل فى الانتقال اليومى الى العمل ، كما يفاقم مشكلة النقل داخل المدينة ، هذا عدا غلاء المعيشة وتضخم الأثمان والايجارات والضرائب والتعرض للتلوث ولاخطار الحرب الجوية مما يهدد سلامة الدولة ككل ·

والحل هو أن « تخلخل » هذه الجسم المتورم بطريقين : أولا أما بنقل الفائض الى مدن توابع satellites منفصلة عن المدينة العظمى انفصالا كافيا ، وبهذا تحل مدن الحدائق garden city السليمة محل ضواحى الحدائق garden suburb الضارة (أى subcentralisation لا suburbanisation) · وبذلك تتحول المدينة العظمى من وحيدة النواة mono-nucleated الى عديدة النوايا ـ apoly وتصبح أقرب الى نوع المدينة ـ الاقليم regional city منها الى المدينة ـ النقطة · أما الطريق الثانى فهو بنقل الفائض الى مدن الاقاليم ، وربما كان هذا هو الأفضل لأنه الحل الاقليمى الحقيقى ، ولو أنه أكثر صعوبة · على أن المهم أن الهدف هو :

«. . . our biggest cities must in the future be country towns.»

٣ ـ أقطاب التنمية · وهنا يجب أن يكون واضحا أن هذا النقل لن يكون الى مدن جديدة تنشأ خاصة لهذا الغرض ، بل يجب أن ينصرف الاهتمام أولا الى المدن القائمة فعلا حتى ولو كانت صغيرة لأنها تمثل

راسمال وبيئة جاهزة ، بينما المدينة الجديدة تظل « خاما » وناقصة فى وظائفها ومرافقها مدة طويلة قبل أن تنضج ، فالمدن القائمة ـ باتفاق جميع المخططين ـ اقتصادية أكثر من المدن الجديدة كنواة للتنمية الاقليمية · وبطبيعة الحال لن تنتخب من المدن الاقليمية الصغيرة لهذا الغرض الا من تتوافر فيها شروط الموقع الجيد أولا والامكانيات المادية ثانيا ·

وليس المقصود من بعث وتنمية المدن الاقليمية أن نحقق لها أحجاما متواضعة فى النهاية ، بل لابد لكل اقليم من قاعدة حضارية فعالة لا تتحقق الا بحجم معقول مثل ٢٠٠ ألف أو نحو ذلك · فليس القصد من خلخلة المدن العملاقة أن نملأ صفحة الأقاليم ببحر من « تراب المدن » ، فان هذا أسوأ من التضخم المتروبوليتانى ولا يجعل الاقاليم أكثر من مجتمع ريفى عتيق folk-society · ولقد وجد أن هناك فى الدول الناضجة حضاريا واقتصاديا مدينة مائة ألفية لكل ١½ مليون نسمة من السكان ، أى أن نحو مليون نسمة مطلوبة لتعول مدينة مائة الفية · وهنا نذكر أن منطقة كالصعيد سكانها (١٩٤٧) نحو ٨ مليون ولم تكن تملك الا مدينة مائة الفية واحدة هى أسيوط (!) ·

وسواء ستتم اعادة التوزيع المدنى فى الدولة محليا أو اقليميا ، فان وسائل تحقيقها يجب أن تكون بطرق غير مباشرة أكثر منها مباشرة · فمثلا اقترح البعض علاجا للهجرة المتدفقة على المدن المتضخمة منع الهجرة أو تحديدها بالقانون · ولكن هذا تدخل فى حرية فردية أولية هى حرية الحركة freedom of mobility ، وهى تنكر على كثير من المواطنين مبدأ تكافؤ الفرص · وربما يكون هذا مفهوما اذا وفرت الامكانيات والفرص المرضية فى منطقتهم أو مدينتهم المحلية · أما الحل السليم ففى ضبط تلك العوامل والضوابط التى تجذب اليها السكان ، وهنا يمكن أن نميز بين

ثلاثة من هذه العوامل : الصناعة ، الادارة ، والملكية ٠

(أ) الصناعة ٠ ففى كثير من الدول _ الصناعية غالبا _ تعتبر الصناعة مغنطيس السكان والهجرة ، فهنا ينبغى على التخطيط الاقليمى أن يمنع أو يحدد انشاء المصانع أو الصناعات والمؤسسات الجديدة فى المدينة المتخمة ويعلنها « مدينة مغلقة closed city » فى هذا الصدد ، بينما يقدم من الناحية الأخرى التسهيلات الكافية لها فى المدن المحرومة التى يريد أن يوجه النمو اليها ، مثلا بانشاء الطرق والخطوط الحديدية اللازمة أو بتقديم أراضى البناء الرخيصة أو مستعمرات المدن الصناعية trading estates أو توفير الكهرباء والمياه ٠٠٠ الخ ٠ ومن الثابت أن كثيرا من الصناعات كالاستهلاكية والخفيفة يمكن نقله وتوقيعه بحرية تامة ودون أى خطر اقتصادى ٠

(ب) الادارة ٠ وفى حالات أخرى ، فى الدول الناشئة والمتخلفة خاصة ، يلعب العامل الادارى دورا حاسما فى توقيع المدينة ٠ فوجود جسم ضخم من الموظفين أصحاب الدخول المرتفعة يجذب حوله الخدمات والمرافق والحرف الاخرى ثم أخيرا الصناعة حين تظهر ٠ وتركز كل هذه المجالات فى العاصمة وانعدامها فى الاقاليم يجذب اليها كل الشبان الطامحين حيث يتعلمون فيها ثم لا يغادرونها ، فتخسرهم أقاليمهم وهى فى حاجة ماسة الى مواهبهم وخبراتهم ، بينما المكان الطبيعى للممتاز والنابه هو بين أهله وأقليمه ٠ وغالبا ما يعمل نظامنا التعليمى فى نفس الاتجاه ٠ فهنا ينبغى أن تكون اعادة التوزيع أسهل ، بأن تعيد الدولة توزيع موظفيها الجهاز الادارى والتنفيذى ومرافقها ومؤسساتها بما فيها التعليمية كالمدارس العليا والجامعات وكذلك أصحاب المهن الحرة المرتبطة _ أى باللامركزية الادارية ٠ ويمكن دائما فى هذا السبيل منح امتيازات وتسهيلات

مادية للقطاعات المنقولة كتعويض عن الصعوبات الحضارية التى تعانى منها المدن الاقليمية المهملة ٠

هذا ويجب أن نذكر أن اعادة توزيع العمال والطبقات الفقيرة وحدها لا يمكن أن تخلق مدنا اقليمية فعالة ، بل ان هؤلاء عادة لا يسكنون مدينة الا اعتمادا على طبقاتها الغنية التى تستطيع أن تعول المدينة ومرافقها وعوائدها ٠٠٠ الخ ٠ لهذا لابد أساسا من اعادة توزيع الطبقات الوسطى والغنية ولابد أن تبدأ عملية اللامركزية منهم ومن الموظفين والمهن الحرة ٠

(جـ) الملكية ٠ وفى حالات أخرى يكون لنظام الملكية تأثير مباشر على تركيب المدينة وتوقيعها وذلك فى المجتمعات الرجعية الاقطاعية ٠ فالاقطاع الزراعى يدعو الى الملكية الغيابية ، وهذه تؤدى الى ذبول المدن الاقليمية بانتقال كبار الملاك الى سكنى العاصمة المترفة وهجرة مكاسب وعائد الأقاليم سنويا من الأقاليم الى العاصمة ٠ فكما تختفى الطبقة الوسطى من هذا المجتمع ، تختفى الطبقة الوسطى من تركيب المدن ٠ وتحديد الملكية واعادة توزيعها مع تحول المجتمع من اقطاعى الى اشتراكى والدولة الى دولة خدمات، من شأنه أن يصفى هذا الوضع ويجعل الملاك تتبع الأرض ، وليس الارض الملاك، مما يعيد الحياة الى حيث تنتمى وحيث ينبغى لها فى المدن الاقليمية ٠ ورفع امكانيات الريف هكذا ضرورة شرطية للامركزية المدنية الفعالة :

«Decentralisation of urban areas demands an increased capacity of the rural settlement.»

هذا وتنطبق حالة عامل الملكية وسابقتها الادارية على مصر الى حد بعيد ٠

المراجع

١ ـ ابن اياس · تاريخ مصر المشهور ببدائع الزهور فى وقائع الدهور · بولاق · ١٣١١ هـ · جـ ١ ·

٢ ـ أحمد توفيق المدنى · هذه هى الجزائر · القاهرة · ١٩٥٦ ·

٣ ـ السيوطى · حسن المحاضرة فى أخبار مصر والقاهرة · المطبعة الشرفية ·

٤ ـ الفيروز أبادى · القاموس المحيط ·

٥ ـ المقريزى · المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار · جـ ١ ·

٦ ـ بسام كرد على · شاكر مصطفى · أنور الرفاعى · جغرافية البلاد العربية · ١٩٤٩ دمشق ·

٧ ـ جمال حمدان ، دراسات فى العالم العربى ـ القاهرة ١٩٥٨ ·

٨ ـ جمال حمدان ، « فى العلاقة بين السكان والتضاريس » ، مجلة كلية الآداب ، جامعة القاهرة ، مايو ١٩٥٧ ·

٩ ـ جمال حمدان · نمو وتوزيع السكان فى مصر · القاهرة · ١٩٥٩ ·

١٠ـ جمال حمدان ، المدينة العربية ، القاهرة ، ١٩٦٣ ·

١ـ جمال حمدان ، القاهرة ، مترجم ، ١٩٦٨ (المقدمة) ·

١٢ـ جورج فاضلو حورانى ، العرب والملاحة فى المحيط الهندى القاهرة ، ١٩٥٨ · مترجم ·

١٣ـ رحلة ابن بطوطه ، تحفة النظار فى غرائب الأمصار ، القاهرة ، ١٩٢٨ · جـ ١ ·

١٤ـ رحلة ابن جبير · تحقيق حسين نصار ، القاهرة ، ١٩٥٥ ·

١٥- نجلاء عز الدين - العالم العربى ، مترجم . القاهرة ، ١٩٥٨ .

١٦- كتاب فتوح مصر لابن عبد الحكم .

History of Conquest of Egypt, N. Africa and Spain, New Haven, 1922.

١٧- محمد فريد وجدى . دائرة معارف القرن العشرين ، ١٩١١ . جـ ١

اختصارات

(1)	A. A. A. G.	:	Annals of the Association of American Geographers.
(2)	A. de Géog.	:	Annales de Géographie.
(3)	Econ. Geog.	:	Economic Geography.
(4)	Geog.	:	Geography.
(5)	Geog. Jour.	:	Geographical Journal.
(6)	Geog. Rev.	:	Geographical Review.
(7)	Scot. Geog. Mag.	:	Scottish Geographical Magazine.
(8)	Soc. Rev.	:	Sociological Review.

1. Abercrombie, P., Town and Country Planning, H. U. L. (Home Univ. Lib.), Lond., 1933.

2. Ashby, A.W., «Effects of Urban Growth on Countryside». Soc. Rev., Vol. XXXI, no. 4 Oct. 1939.

3. Aurousseau, M., «Arrangement of Rural Pop.» Geog. Rev., 1920.

4. ————————, «The Distribution of Pop., A Constructive Problem». Geog. Rev., Jan., 1921.

5. ————————, Geog. Study of Pop. Groups», Geog. Rev., April 1923.

6. ————————, «Location and Size of Pop. Centres,» Geog. Rev., Oct., 1941.

7. Auzelle, Robert, Technique de l'Urbanisme. Coll. Que Sais—Je ? Paris. 1953.

8. Ball, J., Egypt in the Classical Geographers, Cairo, 1942.

9. Bardet, G., L'Urbanisme, Coll. Que Sais-Je ? 1947.

10. Barrows, Harlan H., «Geog. As Hum. Ecology,» A.A.A.G, March, 1923.

11. Baulig, H., L'Amér. Sept., Géog. Univ., t.XIII, 1ère partie.

12. Beaujeu-Garnier, Jacqueline. Geog. de la Pop., 1956.

13. Bennett, E.N., Problems of Village Life, H.U.L.,

14. Bergel, Egon E., Urban Sociology, McGraw-Hill, 1955.

15. Berry, Brian J. and Garrison, W. L. «Functional Bases of the Central Place Hierarchy», Econ. Geog., Vol. 34, no. 1. April, 1958.

16. Bews, J. W., Human Ecology, Lond., 1935.

17. La Blache, Principles of Hum. Géog., trans. Lond., 1926.

18. ————————, La Personnalité Géog. de la France, preface by H. J. Fleure, 1946.

19. Blanchard, R., Asie Occidentale, t. VIII, Géog. Universelle, 1929.

20. Bonné, A., Econ. Development of the Middle East, Lond., 1954.

21. Boumphery, Geoffrey, Town and Country Tomorrow, Discussion Books, 1942.

22. Bracey, H. E., «Rural Component of Centrality Applied to Six Counties in the United Kingdom», Econ. Geog., Vol. 32, no. 1, Jan., 1956.

23. Branford, V., «Life-Doctrines in Conflict», Soc. Rev., Jan., 1923.

24. Brunhes, J. «Specific Characteristics and Complex Character of the Subject-Matter of Hum. Geog.», Scot. Geog. Mag., June. 1913.

25. ————, and Vallaux, C., Géog. de l'Histoire, 1921.

26. ————, La Géog. Hum., Paris, 1925.

27. Brush, J., «Hierarchy of Central Places in Southwestern Wisconsin», Geog. Rev., 1953.

28. Carpenter, Niles, Sociology of City Life, Longman's, 1932.

29. Chabot, G., La Détermination des Courbes isochrones en Géog. urbaine, Comptes Rendus, Congrès de Géog., Amesterdam, 1938. t. II.

30. ————, Les Villes, Paris, 1952.

31. Childe, V.G., What Happened in History, Pelican Books, 1948.

32. ————, Man Makes Himself, N. Y. 1955.

33. Christaller, W., Rapports Fonctionnels entre les Agglomerations Urbaines et les Campagnes, Comptes Rendus, Cong. Géog., Amesterdam, 1938, t. II.

34. Church, J.R., Harrison Modern Colonisation, London., 1950.

35. Clark, Colin, Conditions of Econ. Progress, London., 1940.

٣٦. ————, «The Econ. Functions of a City in Relation to its Size», Econometrica, Vol. 13. no. 2. April 1945.

37. Clark, Harold F., Technology and Geographic Change, in : Globol Geog. ed. G. T. Renner, N.Y. 1945.

38. Clerget, M., Le Caire. Etude de Géog. Urbaine Le Caire, 1934.

39. Colby, C.C. and Foster, A., Econ. Geog., 1947.

40. Cole, D.H., Imperial Military Geog., Lond., 1937.

41. Cooley. C. H., Theory of Transportation, in Sociological Theory and Social Research, N. Y. 1930.

42. Coon, C. S., Caravan. The Story of The Middle East, N. Y., 1951.

43. Cornish, Vaughan, The Great Capitals, Lond., 1923.

44. Craig, J. I. and Hanna, Badie, «Pop. of Egypt.» Comitato Italiano per lo Studio dei Problemi della Popolazione, Rome, 1931.

45. Cressey, G., Asia's Lands and Peoples, 1951.

46. Davis, Darrell Haug, Earth and Man. N. Y. 1950.

47. Debenham, Frank, The Use of Geog., Lond., 1950.

48. Deffontaines, Pierre Géog. et Réligion, Paris 1948.

49. Demolins, Edmond, Comment la Route Crée le Type Social, Essai de Géog. Sociale, Paris.

50. Despois, J., «Kairouan» Ann. de Geog, Mars, 1930.

51. Dickinson. R. E., «Landscape and Society,» Scot. Geog. Mag., Jan., 1939.

52. ————, «Morphology of the Medieval German Town», Geog. Rev., 1945.

53. Dickinson, Robert E., City Region and Regionalism, Lond., 1947.

54. ———, Review, in Geog. Rev., April, 1950.

55. ———, The West European City, London., 1951

56. ———, Germany, Lond., 1953.

57. ———, «Geog. of Commuting : The Netherlands and Belgium», Geog. Rev., Oct., 1957.

58. Dopp, P.H., «Le Caire Vu Par les Voyageurs Occidentaux du Moyen Age» Bull. Soc. Géog. d'Egypte. Nov., 1951.

59. East, W. G., Geog. Behind History, 1948.

60. ———, An Historical Geog. of Europe, Lond., 1950.

61. ———, Mediterranean Problems.

62. El-Gritly, A. A., Structure of Modern Industry in Egypt, L'Egypte Contemporaine, Cairo, 1948.

63. Encyclopaedia of Islam, Vol. 1, Part., 1.

64. Ericksen, E. Gordon, Urban Behavior, N. Y. 1954.

65. Escritt, L. B., Regional Planning, Lond. 1943.

66. Fagg, C. C. and Hutchings, G. E., Intro to Regional Surveying, Cambridge, 1930.

67. Fairgrieve, J., «Content of Historical Geog. A. Discussion». Geog., Spring 1921.

68. ———, Geog. and World Power, Lond. 1941.

69. ———, Geography in School, Lond., 1949.

70. Fawcett, C. B., «The Position of Some Capital Cities», Geog. Teacher, 1917-8.

71. Fawcett, C. B., Provinces of England, London., 1919.

72. ———, «Whither P [illegible] ?» Geog., March, 1937.

73. Finch, V. C., Trewartha, G. T., Robinson, A. H. and Hammond, E.H., Elements of Geog., 1957.

74. Fisher, W. B., Middle East, Lond., 1950.

75. Fitzgerald, W., «Geog. and its Components,» Geog. Jour May-June, 1946.

76. ——————, The New Europe, Lond, 1946.

77. ——————, Africa, Lond., 1955.

78. Fleure, H. J., «Regions in Hum. Geog.» Geog. Teacher, 1917-8.

79. ——————, «Geog. and the Scientific Movement,» Geog., March., 1937.

80. Forde, D., Habitat. Econ. and Soc., Lond., 1948.

81. Fromont, P., Démographie Economique, Paris, 1947.

82. Garnett, Alice, «Capitals of Morocco,» Scot. Geog. Mag., Jan., 1928.

83. Geddes, P., Cities in Evolution, Lond., 1915.

84. Geddes, P. and Branford, V., «Rural and Urban Thought,» Soc. Rev. Jan. 1929.

85. «Geographers and Town Planning,» Geog. Teacher, 1917-8.

86. George, Hereford B., Relations of Geog. and Hist., Oxon, 1910.

87. George, Pierre, Geog. Industrielle du Monde, Coll. Que Sais-Je ? 1949.

88. ——————, La Ville. Le Fait Urbain à travers le Monde Paris. 1952.

89. Gilbert, E. W., «Practical Regionalism in England and Wales» Geog. Jour., July, 1939.

90. ————, «Growth of Inland and Seaside Health Resorts in England,» Scot. Geog. Mag., 1939.

91. ————, and Steel, R. W., «Social Geog. and Its Place in England,» Scot. Geog. Mag., 1939.

92. ————, «Industrialisation of Oxford». Geog. Jour., 1947.

93. Gilbert, «Growth of Brighton,» Geog. Jour., Vol. CXIV, 1949.

94. ————, Geog. and Regionalism. in Taylor's Geog. in 20th. C., Lond. 1949.

95. Gist, N. P. and Halbert, L.A., Urban Society, N. Y. 1956.

96. Gottmann, J. «Regional Planning in France : A Review», Geog., Rev., April 1958.

97. Gutkind, E. A., Creative Demobilisation, London., 1943.

98. Hamdan, G., Pop. of Nile Mid-Delta, Past and Present, Ph.D. Thesis, Reading Univ., 1953, (typescript).

99. ————, Studies in Egyptian Urbanism, Cairo, 1959.

100. ————, «Some Aspects, of the Urban Geog. of the Khartoum Complex.» Bull. Soc. Geog. d'Egypte, 1959.

101. ————, «Growth and Functional Structure of Khartoum» Geog. Rev., Jan., 1960.

102. ————, «Capitals of the New Africa», Econ. Geog., 1963.

103. ————, «Sizes of African Capitals», Bull, Soc. Géog. d'Egypte, 1963.

104. Harris, Chauncy D., «A Functional Classification of Cities

in the United States,» Geog. Rev., Jan., 1934.

105. Hartshorne, Richard, The Nature of Geography A.A.A.G., Lancaster, 1939.

106. Hitti, Ph. K., The Arabs, Lond., 1948.

107. Hogben, S. J., Muhamadan Emirates of Nigeria, Lond., 1930.

108. Houston, J. M., A Social Geog. of Europe, Lond. 1953.

109. Howe, G, Melvyn, Geog. in the Soviet Universities, Geog. Jour, March, 1958.

110. Huggins, K.H., «Landscape and Landschaft,» Geog., 1936.

111. Huntington, E., Climate and Civilisation, New Haven.

112. ————, Palestine and Its Transformation, 1911.

113. Huntington, E. and Williams, F., Business Geog., N. Y., 1926

114. ————, Williams and Valkenburg, Econ. and Soc. Geography.

115. ————, A.A.A.G., Vol., XXII, 1932.

116. ————, Mainsprings of Civilisation, N. Y., 1945.

117. Jackson. J. N., «The Place of Geog. in Town and Country Planning,» Geog. Jan., 1958.

118. James, Preston, «Terminology of Regional Description,» A.A.A.G., Vol. 24, 1934.

119. Jefferson, M., «Distribution of World's City Folks, A Study in Comparative Civilisation» Geog. Rev., July 1931.

120. ————, «Law of the Primate City,» Geog. Rev., April 1939.

121. ————, «Great Cities of the United States. 1940»- Geog. Rev. July, 1941.

122. Jonasson, Olof, «Agric. Regions of Europe,» Econ. Geog, 1925.

123. Jones, J.H., «Industry and Planning,» in Gutkind's Creative- Demob Vol. II.

124. Jones, R., and Bryan, P. W., N. America, Lond.

125. Keane, A. H., Africa, Lond., 1895, Vol. II.

126. ————, Central and South America, Lond.,

127. Kimble, G. H., T., The Inadequacy of tne Regional Concept,. in Lond. Essays in Geog., ed., Stamp and Wooldridge, Lond., 1951.

128. Klein, J., La Tunisie, Coll. Que Sais-Je ?, 1939.

129. Klimm, Lester E., Otis Starkey and Norman Hall, Introductory Econ. Geog. N. Y., 1940.

130. Kolb, J. H. and Brunner L., A. Study of Rural Society, Madison, 1940.

131. Lambert, Audrey M., «Millionaire Cities, 1955», Econ., Geog.,. Oct. 1956.

132. Landry, Adolphe, Traité de Démographie, Paris, 1949.

133. Lavedan, P., Géog. des Villes, Paris, 1936.

134. Le Lannou, Maurice, La Géog. Humaine, Paris, 1949.

135. Leighley, John B., «Some Comments on Contemporary Geographic Method.» A.A.A.G., Sept. 1937.

136. Linton, David L., «Geog. and the Social Revolution», Geog.,. Jan. 1957.

137. Losch, August, Economics of Location. A Pioneer Book in the Relations Between Economic Goods and Geography. Trans., N. Haven 1954.

138. Lowenthal, D., «The West Indies Chooses a Capital,» Geog. Rev., July 1958.

139. Mackaye, Benton, «End or Peak of Civilization?», The Survey, Vol. LXVIII, no. 13, 1932.

140. Martonne, Emm. de, A Shorter Physical Geog., Trans. Lond., 1948.

141. Markham, S.F., Climate and the Energy of Nations, 1947.

142. McCarty, H.H., «A Functional Analysis of Pop, Distribution» Geog. Rev., 1942.

143. McCullam, Ian, Physical Planning, Lond.

144. McKenzie, R. D., The Metropolitan Community, N. Y., 1933.

145. Memoirs of Baron de Tott, trans., Lond., 1786. Vol. 2.

146. Mitchell, J.B., Historical Geog., Lond., 1954.

147. Mogey, J., Stddy of Geog., H. U. L., 1950.

148. Monkhouse and Wilkinson, Maps and Diagrams, Lond., 1950.

149. Moore, W. G., The World's Wealth, Pelican Books, 1947.

150. Morgan, F. W., «Three Aspects of Regional Consciousness». Soc. Rev., Jan. 1939.

151. Morgan, F. W., Ports and Harbours., Lond., 1952.

152. Mosséri, V., «Le Sebakh des Koms, ou Sebakh Koufri» Bull, Inst. d'Egypte. t. III. 1920—1.

153. Mumford, Lewis, «Regionalism and Irregionalism,» Soc. Rev., Oct. 1927.

154. ——————, «Theory and Practice of Regionalism.» Soc. Rev., April 1928.

155. ————, Condition of Man, Lond., 1944.

156. ————, Culture of Cities, Lond., 1946.

157. ————, City Development, Lond., 1946.

158. Murray, Margaret, A., The Splendor That Was Egypt, N.Y., 1949.

159. Myrdal, Gunnar, Industrialisation and Pop., in Econ. Essays in Honour of Gustav Cassel, Lond. 1933.

160. Odum, H. W., Promise of Regionalism, in Regionalism in America, ed., M. Jensen, Madison, 1951.

161. Ogburn, W. F. and Nimkoff, M. F., Handbook of Sociology, Lond. 1953.

162. Peake, H. and Fleure, H. J., The Horse and the Sword, Corridors of Time, Vol. X, 1933.

163. Petrie, W. M. Flinders, Social Life in Ancient Egypt, Lond., 1923.

164. Quayle, Thomas, «Geog. and Language». Geog. Teacher, 1917—8.

165. Ratzel, F., «Die Geographisch Lage der Grossen Stadte», Kleine Schritten, II. Munich, 1906.

166. Renner, George and White, Langdon. Geography : An Introduction to Hum. Ecology, 1936.

167. Rewienska, Wanda, La Densité Urbaine en Pologne, Cong. Geog., Varsovie, 1934. t. III.

168. Ripley, W. Z., Races of Europe, 1899.

169. R.L.H., «New Capitals of Asia» Geog. Rev. July 1958.

170.- Rose, John K., Geog. in the Federal Government, Wahington, in Taylor's Geog. in 20th. C.

171. Rostaing, Ch., Les Noms de Lieux, Coll. Que Sais-Je ? Paris, 1945.

172. Rostovtzeff, M., Caravan Cities, Oxford, 1932.

173. Roxby, P.M., «Scope and Aims of Hum. Geog.» Scot. Geog. Mag., 46, 1930.

174. Rudmose-Brown, R. N., Principles of Economic Geog., Lond., 1946.

175. Savary, M., Letters Sur L'Egypte, Paris, 1786.

176. Sauer, Carl O., Morphology of Landscape. Berkeley, 1938.

177. Scott Report, in Country and Town, A Penguin Special 1943.

178. Semple, E. C. Influences of Geog. Environment, 1911.

179. Sharp, Th., Town Planning, Pelican, 1942.

180. Singer, H. W., «The Courbes des Pop. A Parallel to Pareto's Law» Economic Journal, Vol. XLVI, no. 182, June, 1936.

181. Smailes, A. E., Ill-Balanced Communities in E. A. Gutkind's Creative Demobilisation, Lond., 1943. Vol. II.

182. ——————, Redistribution of Settlement, in Gutkind.

183. ——————, «Urban Hierarchy in England and Wales,» Geog., 1949.

184. ——————, Geog. of Towns, Lond., 1953.

185. Smith, T. Lynn, Sociology of Rural Life, N. Y. 1947.

186. Sombart., W., Der Moderne Kapitalismus, 3rd ed. Munich and Leipzig, Vol. I.

187. Sorokin P., Contemporary Sociological Theories, 1926.

188. ———————, Society, Culture and Personality, N. Y. 1947.

189. Sorre, Max., Les Fondements de la Geog. Humaine Paris, 1952.

190. Spate, O. H. K., «Factors in the Development of Capital Cities», Geog. Rev., Vol. 42

191. ———————, «The End of an Old Song ? The Determinism-Possibilism Problem» Geog. Rev. 1958.

192. Spengler, Oswald, Der Untergang des Abendslandes, Munich, 1921, Vol. II.

193. Stamp, L. Dudley, Asia, Intermediate Geog., Lond.

194. ———————, Applied Geog., in Lond., Essays in Geog ed. Stamp and Wooldridge.

195. Stewart, C.T., «Size and Spacing of Cities» Geog. Rev. April, 1958.

196. Tatham, G., Geog. in The Ninteenth Century, in Taylor's Geog. in 20th. C.

197. Taylor, Griffith, Our Evolving Civilisation, Toronto, 1947.

198. ———————, Urban Geography, Lond., 1949.

199. Thomas, Lewis F., The City in War and Peace, in Renner's Global Geog., N. Y. 1945.

200. Toschi, Umberto, «Vatican City State,» Geog. Rev. 1931.

201. Tricart, J., Cours de Geog. Hum., Fasc. II, Habitat Urbain Paris 1958.

202. Tulippe, O., Considerations sur la Géog. du Peuplement. Liége, 1932.

203. Tuthill, Richard, L., Soviet Russia-An Example of Contiguous Land Expansion, in G. T. Renner's Global Geography, N.Y. 1945.

204. Tweedy, Owen, in Middle East, Roy. Inst. Intern. Aff., Lond., 1950.

205. Ullman, E., «A Theory of Location of Cities» Amer Jour. Sociology, 1941.

206. Unstead. J.F., Europe of To-day. Lond., 1927.

207. Uthwatt Report. in Country and Town. A Penguin Special, 1943.

208. Valkenburg, S. V., Rise and Decline of German Lebensraum, in Weigert's New Compass of the World, N.Y., 1949.

209. Vallaux, Camille, Geog. Sociale. La Mer. 1908.

210. ——————, Géog. Sociale. Le Sol et l'Etat, Paris, 1911.

211. Van Cleef, Eugene, «The Urban Profile,» A.A.A.G., Dec. 1932.

212. ——————, «Hinterland and Umland,» Geog. Rev., April, 1941.

213. Walek-Czernecki, T., La Population de L'Egypte ancienne, Congrés Inter de la Pop., Paris, 1937, Livre II.

214. Watson, James Wreferd, The Sociological Aspects of Geog., in Taylor's Geography in the Twentieth Century. Lond., 1951.

215. Ways and Means of Rebuilding. Report of Lond. Conference of Town and Country Planning Assoc., 1943.

216. Weaver. J. C., «Silver Peak and Blair.» Econ. Geog., Jan., 1936.

217. Weigend. Guido. «Some Elements in the Study of Port Geog.,» Geog. Rev., April 1958.

218. Wells. H. G. Work, Wealth and Happiness of Mankind. Lond. 1932.

219. Whittlesey. D., The Earth and State. 1944.

220. Willatts. E. C., Some Principles of Land-Use Planning. in Lond. Essays in Geog.

221. Williams, G., Econs. of Every-day Life. Penguin Books, 1950.

222. Winid, W. Scope of Urban Geog., Comptes Resdus, Cong. Intern. Géog. Varsovie, 1934, t. III.

223. Wirth, Louis, Limitations of Regionalism, in Regionalism in America, ed., Merrill.

224. Wood, H. T., Africa in Ancient Times, in Lond. Essays.

225. Wooldridge, S. W., «Town and Rural Planning», Geog., June, 1938.

226. ———————, and East, W. G., Spirit and Purpose of Geog. Lond., 1950.

227. Woolley, L., Dead Towns and Living Men, Lond. 1920.

228. Wright. J. K., «Certain Changes in Pop. Distribution in the United States», Geog. Rev., July. 1941.

229. Zelinsky. Wilbur, Review of Pierre George, Econ. Geog., April 1956.

230. Zeuner, F. E., Dating the Past. A Study in Geochronology, Lond., 1950.

231. Zon. Raphael, «Forests and Hum. Progress», Geog. Rev. Sept. 1920.

232. L. Dudley Stamp, Applied Geog., Pelican, 1960.

233. G. P. Wibberley, Agriculture and Urban Growth, Lond., 1959.

234. International Urban Research, The World's Metropolitan Areas, Berkeley, 1950.

235. Jack Gibbs, Urban Research Methods, N.Y., 1961.

236. S. Gregory, Statistical Methods and the Geographer, Lond., 1963.

237. C.H. Kraeling, R. Adams, City Invincible, Chicago, 1960.

238. Ph. Wagner, Marvin Mikesell, Readings in Cultural Geog. Chicago, 1962.

239. H. Mayer, C. Kohn, Readings in Urban Geography, Chicago, 1959.

240. Brian Berry et al., Essays on Geography and Economic Development, Chicago, 1960.

241. J. Albertini et al., Aménagement Régional et Démocratic Economique, Paris, 1960.

242. O.D. Duncan et al., Metropolis and Region, Baltimore, 1960.

243. Pierre George, Précis de Géog. Urbaine, Paris, 1961.

244. Pierre George, Questions de Géog. de la Population, Paris, 1959.

245. Pierre George, Etude Sur les Migrations de Population, Paris, 1959.

246. T. W. Freeman, Geography and Planning, Lond., 1958.

247. Pierre Lavedan, Histoire de l'Urbanisme, Paris, 1926—52 (4 vols.)

248. Michel Philippinneau, Géographie et Action, Paris, 1960.

249. W. M. Robson, Great Cities of the World, Lond., 1955.

250. Griffith Taylor, Urban Geography, Lond., 1951.

251. Jean Gottmann, Megalopolis : The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States, N.Y., 1961.

252. G. Sjoberg, The Preindustrial City : Past and Present, Glencoe, 1960.

253. Adna Weber, The Growth of Cities in the Nineteenth Century, N. Y., 1899.

254. E. A. Gutkind, Urban Development in Central Europe, N.Y., 1964.

255. Walter Isard, E. Schooler, Th. Vietorisz, Industrial Complex Analysis and Regional Development, N. Y., 1959.

256. Walter Isard, Location and Space - Economy,

257. ——————, et al., Methods of Regional Analysis : An Introduction to Regional Science, N.Y., 1960.

258. Roberto Bachi, Statistical Analysis of Geographical Series, Jerusalem, 1957.

259. Otis D. Duncan, Ray P. Cuzzort, Beverly Duncan, Statistical Geography : , Problems in Analysing Areal Data, Glencoe, 1961.

260. E. Higbee, The Squeeze : Cities Without Space, N Y., 1960.

261. Horwood, R. Boyce, et al., Studies of the Central Business District and Urban Freeway Development, Seattle, 1959.

262. Emrys Jones, A Social Geog. of Belfast, Lond., 1960.

263. A.C. O'Dell, Railways and Geography, Lond., 1956.

264. D.L. Linton (ed.), Sheffield and its Region, Sheffield, 1956.

265. R. H. Best, J T. Ward, The Garden Controversy, Lond., 1956.

266. A. A. Smailes, «Urban Hierarchy in England and Wales», Geog., Vol. 29, 1944.

267. ——————, «The Urban Mesh of England and Wales», Trans. Publ. Inst. Brit. Geographers, no. 11, 1946.

268. ——————, «Analysis and Delimitation of Urban Fields,» Geog. Vol. 32, 1947.

269. F. H. W. Green, «Urban Hinterlands in England and Wales :- Analysis of Bus Services», Geog. Jour., Vol. 116, 1950.

270. H. J. Fleure, «Some Types of Cities in Temperate Europé,» Geog. Rev., 1920.

271. C. B. Fawcett, «Balance of Urban and Rural Population». Geog., Vol. 15, 1929.

272. Chauncy D. Harris, «A Functional Classification of Cities in U.S.A.», Geog. Rev., Vol. 33, 1943.

273. R. E. Park, E. W. Burgess. R.D. Mckenzie, The City, 1925

274. R.D. Mackenzie The Metropolitan Community, N.Y., 1933.

275. E. A. Gutkind, Revolution of Environment, Lond., 1946.

276. G. Breeze (ed.), The City in Newly Developing Countries, Prentice, Hall, 1968.

277. Pierre George, Introduction à l'Etude Géog. de la Population, Paris, 1951.

278. R. E. Dickinson, City and Region, Lond., 1964.

279. H. Bartholomew Urban Land Uses, Harvard, 1932.

280. K. Liepmann, The Journey to Work, Lond., 1944.

281. Pirenne, Medieval Cities, N.Y., 1937.

رقم الايداع بدار الكتب ٣٤٦٩
الترقيم الدولى ١ ـ ٤٤ ـ ٧٢٥٩ ـ ٩٧٧